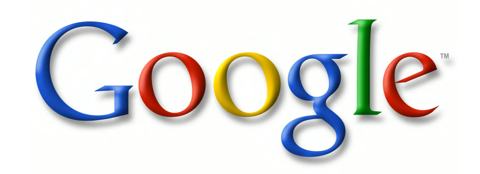
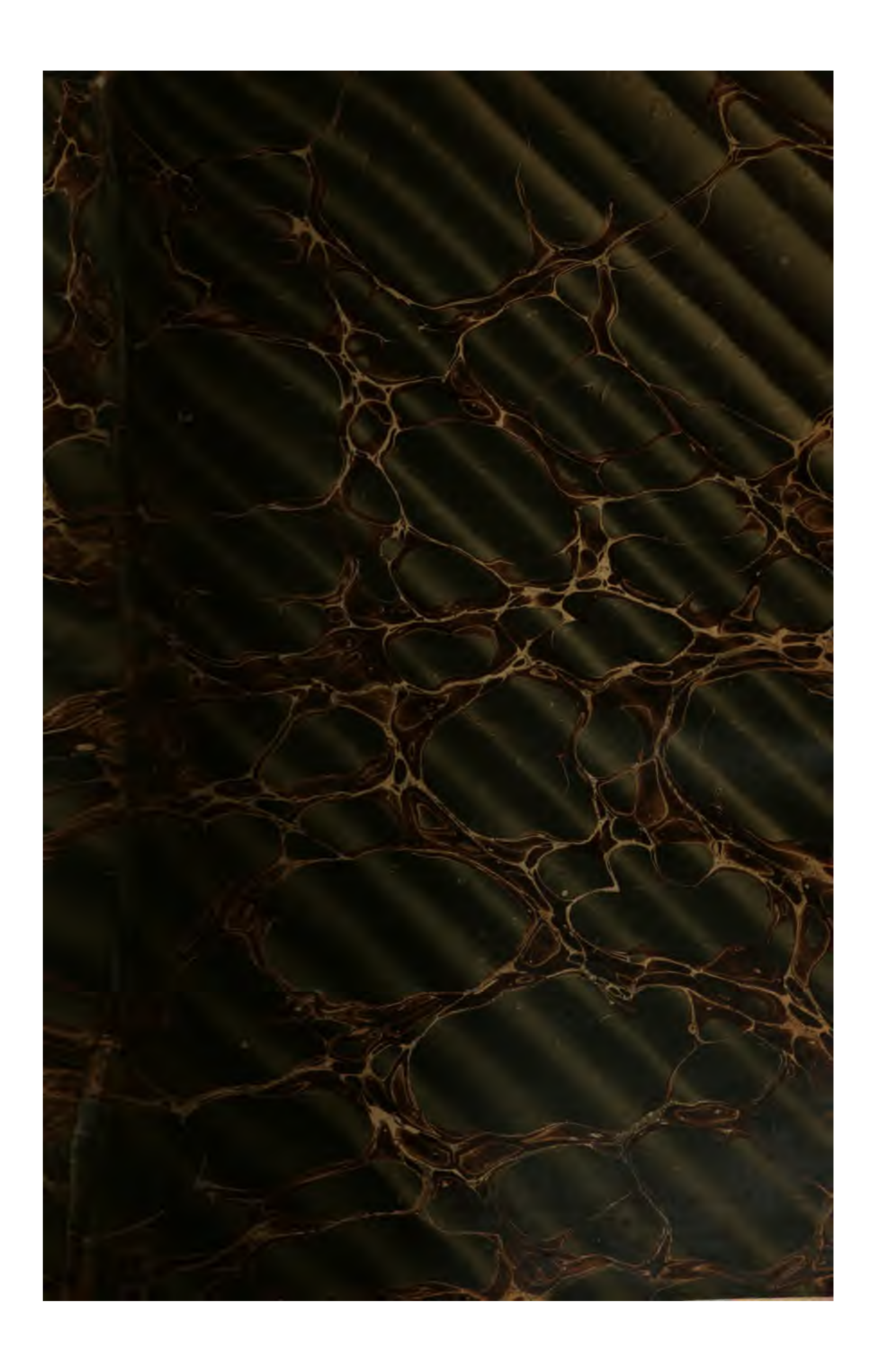



B 427840


1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
DEPARTMENT
OF
ENGINEERING
GENERAL LIBRARY.



DICTIONNAIRE ADMINISTRATIF

DES

TRAVAUX PUBLICS

COMPLÉMENT

OU

20e FASCICULE

DU

MANUEL DE L'INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES



PAR

A. DEBAUVE

INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES

TOME PREMIER

PARIS

DUNOD, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES ET DES TÉLÉGRAPHES

49, QUAI DES AUGUSTINS, 49

1880

DICTIONNAIRE ADMINISTRATIF

DES TRAVAUX PUBLICS

(Complément du *Manuel de l'Ingénieur des ponts et chaussées.*)

BUT ET PLAN DE L'OUVRAGE

Tarbé de Vauxclairs, inspecteur général des ponts et chaussées, a publié, vers 1830, un *Dictionnaire des Travaux publics,* qui a rendu de grands services en son temps; cet ouvrage, encore fort intéressant à consulter sur certaines questions, présente aujourd'hui trop de lacunes et n'est plus au courant de la législation.

L'auteur de ce Dictionnaire a eu le tort, suivant nous, d'introduire des articles techniques dans ce qui devait rester une œuvre d'administration pure ; si l'on voulait, en effet, traiter le côté technique des choses, c'est une encyclopédie qu'il faudrait faire ; aussi, pour bien marquer les limites de notre travail, avons-nous adopté le titre de *Dictionnaire administratif.*

Les ingénieurs savent combien sont longues les recherches relatives à l'instruction des affaires contentieuses ; les principes sont exposés de la manière la plus nette dans le *Traité de droit administratif* de M. le président Aucoc ; mais il faut aller chercher le texte des lois, décrets et règlements, dans l'ancien *Code des ponts et chaussées* de M. Ravinet ou dans le *Recueil chronologique* de M. Potiquet; veut-on consulter un arrêt du conseil d'État, il faut recourir à la collection de ces arrêts ou à celle des *Annales des ponts et chaussées.*

Nous nous sommes proposé de simplifier ce travail de recherche ; à chaque mot de notre Dictionnaire, on trouve : 1° le texte des lois, décrets et règlements y relatifs ; 2° un commentaire de ce texte avec les circulaires

ministérielles correspondantes ; 3° le sommaire et, pour les cas importants, le texte complet des principaux arrêts sur la matière.

Quelque étendu que soit un ouvrage de ce genre, on ne peut, sous peine de redites nombreuses, y comprendre tous les mots qui se rencontrent dans la pratique journalière ; aussi, avons-nous jugé indispensable de le compléter par une table analytique détaillée, renfermant tous les mots usités dans la langue administrative, et, afin de rendre les recherches aussi faciles que possible, nous avons dressé, en outre, une table chronologique des lois, décrets, règlements et circulaires reproduits dans le corps de l'ouvrage.

Il existe actuellement plusieurs Dictionnaires d'administration estimés et répandus ; embrassant l'administration tout entière, ils sont nécessairement incomplets en ce qui touche les travaux publics. Notre Dictionnaire spécial est donc destiné à combler une lacune, et nous espérons qu'il sera utile à toutes les personnes qui touchent de près ou de loin à l'administration des travaux publics, aux ingénieurs, conducteurs, agents-voyers, architectes, aussi bien qu'aux entrepreneurs et propriétaires.

Si notre ouvrage est appelé à rendre quelques services, nous le devrons à notre éminent professeur, M. le président Aucoc, dont aucun de nos camarades n'a oublié les leçons si intéressantes, si claires, si libérales. Le temps est loin où l'administration ne voyait que ses propres intérêts et comptai pour peu de chose les droits des particuliers ; le conseil d'État a su concilier dans ses arrêts le respect de la propriété et des droits privés avec les intérêts de l'État ; ses doctrines libérales sont la meilleure réponse à faire aux adversaires de la juridiction administrative, et M. Aucoc a été, en c qui touche les travaux publics, le zélé propagateur de ces doctrines. C'es grâce à ses leçons, grâce à ses *Conférences sur le Droit administrati* que notre tâche a été facile ; nous lui en témoignons ici notre profond reconnaissance.

DEBAUVE.

15 Juin 1879.

DICTIONNAIRE

DES TRAVAUX PUBLICS

A

ABATTOIR.

Un abattoir est un établissement dans lequel on tue, on dépèce et on prépare les animaux destinés à la boucherie et à la charcuterie, et appartenant aux espèces bovine, ovine et porcine.

Les abattoirs sont rangés dans la 1re classe des *établissements insalubres*, et doivent, par conséquent, être éloignés de toute habitation.

Autrefois, même dans les grandes villes, chaque boucher avait chez lui son abattoir particulier, cause constante d'infection et de danger pour les voisins. Aujourd'hui, les villes établissent à leurs frais des abattoirs publics dont l'usage, moyennant redevance, est obligatoire, à moins que les bouchers ne veuillent individuellement établir hors la ville, dans les conditions prescrites par la loi, des abattoirs particuliers. On comprend sans peine que tel n'est pas leur intérêt.

L'ordonnance du 15 avril 1838 a décidé que l'institution d'un abattoir public entraîne de plein droit la suppression des abattoirs particuliers situés dans la ville.

Les abattoirs publics et les redevances qu'on en perçoit au profit des communes ou d'un concessionnaire sont autorisés par le préfet du département, qui doit se renfermer pour les taxes dans les limites fixées par le décret du 1er août 1864.

En effet, il est de principe que ces taxes ne doivent pas être une source de bénéfice pour la commune; elles doivent se borner à ce qui est nécessaire pour couvrir la dépense annuelle, ainsi que les frais d'amortissement jusqu'au jour où le capital de premier établissement est amorti.

Les maires ont le droit, comme en toute matière de police locale, de prendre tous les règlements relatifs à l'exploitation des abattoirs.

ABREUVOIR.

La construction et l'entretien des abreuvoirs publics sont une charge du budget de la commune.

Le maire est chargé de la police des abreuvoirs. — Loi du 16-24 août 1790.

Il est interdit de laver du linge dans les abreuvoirs et d'y conduire les animaux atteints de maladies contagieuses. — Arrêté du 3 messidor an VII.

ABROGATION DES LOIS.

Une loi ou disposition quelconque est abrogée lorsqu'elle est mise hors d'usage; elle ne peut plus être appliquée.

L'abrogation ne peut être prononcée que par l'autorité de qui est émanée la loi ou la disposition dont il s'agit.

Une loi ne peut être abrogée que par une loi, un décret par un décret, un arrêté par un autre arrêté.

L'abrogation est explicite lorsqu'elle est prononcée et précisée par un texte, c'est ce qu'on a le soin de faire dans les lois nouvelles. Elle est implicite lorsqu'elle n'est point prononcée par un texte et qu'elle résulte de la promulgation d'une décision plus récente, supprimant ou modifiant la première.

L'abrogation peut être entière ou partielle.

Lorsqu'une loi est entièrement abrogée, il n'y a point de difficulté dans la pratique; il suffit de la rayer de nos recueils.

Lorsqu'elle est partiellement abrogée, cela entraîne dans la pratique de grosses difficultés, car une même matière peut se trouver régie par un assez grand nombre de lois dont chacune est maintenue seulement dans quelques-unes de ses attributions. Le magistrat lui-même a quelquefois peine à s'y débrouiller.

La difficulté s'accroît lorsque les articles

abrogés ne sont pas formellement désignés et qu'on se contente d'employer la formule générale : « les lois et règlements antérieurs sont abrogés en ce qu'ils ont de contraire à la présente loi ».

Quelques auteurs ont élevé à ce sujet des plaintes assez vives et demandé une refonte générale et une coordination de notre arsenal de lois.

Certaines lois sont tombées en désuétude et ne sont plus appliquées en fait; néanmoins, en droit strict, elles subsistent toujours et pourraient être invoquées le cas échéant.

ABSENTS.

En terme juridique, l'absence s'entend de la disparition prolongée d'une personne dont la résidence est ignorée et dont l'existence est devenue douteuse.

La situation des absents est réglée par le titre IV, livre I, du Code civil.

De la présomption d'absence. Art. 112 à 114. Le tribunal de première instance, sur la demande des intéressés, commet un notaire pour représenter les présumés absents et pourvoir à l'administration de leurs biens.

Le ministère public est spécialement chargé de veiller aux intérêts des personnes présumées absentes; et il est entendu sur toutes les demandes qui les concernent.

De la déclaration d'absence. Art. 115 à 119. Lorsqu'une personne a quitté son domicile et qu'on n'a pas eu de ses nouvelles pendant quatre ans, les parties intéressées peuvent se pourvoir devant le tribunal de première instance, afin que l'absence soit déclarée.

Le tribunal ordonne qu'une enquête contradictoire avec le procureur de la République soit faite pour constater l'absence.

Le jugement de déclaration d'absence ne peut être rendu qu'un an après le jugement ayant ordonné l'enquête.

Ces deux jugements sont adressés par le procureur au ministère de la justice, qui les rend publics et qui notamment les fait insérer au *Journal officiel*.

Des effets de l'absence. Art. 120 à 140. Dans le cas où l'absent n'a pas laissé de procuration, ses héritiers présomptifs peuvent se faire envoyer en possession des biens que l'absent possédait lors de sa disparition, à la charge de donner caution pour la sûreté de leur administration.

Il est procédé à l'inventaire du mobilier et des titres de l'absent.

Si l'absent reparaît avant ou après quinze ans révolus, ceux qui ont joui de ses biens doivent lui restituer le cinquième ou le dixième des revenus. Si l'absence dépasse trente ans depuis l'envoi provisoire en possession, ou cent ans depuis la naissance de l'absent, les ayants droits peuvent se faire envoyer en possession définitive, et les cautions sont déchargées.

Si l'absent reparaît à un moment quelconque, même après l'envoi définitif, il recouvre ses biens dans l'état où ils se trouvent, le prix de ceux qui auraient été aliénés, ou les biens provenant de l'emploi qui aurait été fait du prix de ses biens vendus.

ABUS (Appel comme d').

L'appel comme d'abus est l'appel interjeté d'une sentence rendue par un juge ou supérieur ecclésiastique qu'on prétend avoir excédé ses pouvoirs ou contrevenu aux lois.

Son but principal est de régler les relations et d'assurer l'indépendance des pouvoirs spirituel et temporel.

D'après l'art. 7 de la loi du 18 germinal an X, le droit d'appel est réciproque et peut être exercé par le pouvoir séculier contre les ministres du culte, ou inversement.

L'appel comme d'abus n'est recevable que s'il s'agit de faits commis dans l'exercice des fonctions ecclésiastiques; tous autres faits tombent dans le droit commun.

L'origine de cet appel remonte au moyen âge, et à l'époque où il fallut réprimer les empiétements de la juridiction ecclésiastique sur les juridictions seigneuriale et royale.

La lutte entre les parlements et les tribunaux ecclésiastiques dura jusqu'en 1789, où ces deux institutions disparurent.

Les droits du clergé furent réglés par le concordat du 26 messidor an IX et par la loi organique du 18 germinal an X, dont l'art. 6 est ainsi conçu :

« Il y aura recours au conseil d'Etat dans tous les cas d'abus de la part des supérieurs et autres personnes ecclésiastiques. Les cas d'abus sont : l'usurpation ou l'excès de pouvoir, la contravention aux lois et règlements de la République, l'infraction des règles consacrées par les canons reçus en France, l'attentat aux libertés, franchises et coutumes de l'église gallicane, et toute entreprise ou tout procédé qui, dans l'exercice du culte, peut compromettre l'honneur des citoyens, troubler arbitrairement leur conscience, dégénérer contre eux en oppression, ou en injure, ou en scandale public. »

D'après l'art. 7, le recours au conseil d'Etat est encore ouvert lorsqu'il est porté atteinte par un fonctionnaire à l'exercice libre du culte et à l'indépendance de ses ministres. Exemple : Un préfet ne peut interdire à des ecclésiastiques l'exercice de la prédication; mais le maire d'une ville peut interdire la sortie des processions.

L'appel comme d'abus est toujours porté devant le conseil d'Etat; il ne fait pas partie des affaires contentieuses.

ACCESSION.

L'accession est l'opération par laquelle une chose se réunit, se soude à une autre.

Le droit d'accession est réglé par le titre II, livre II, du Code civil; l'accession aux choses immobilières comprend les atterrissements et accroissements qui se forment aux fonds riverains d'un fleuve ou d'une rivière, ce qu'on appelle l'alluvion. Nous étudierons ailleurs cette nature particulière d'accession, et ne parlerons ici que de l'accession en général.

Le droit d'accession s'exerce sur ce qui est produit par la chose, ainsi que sur ce qui s'unit et s'incorpore à la chose mobilière ou immobilière. Voici sur cette matière les articles du Code civil :

546. La propriété d'une chose, soit mobilière, soit immobilière, donne droit sur tout ce qu'elle produit, et sur ce qui s'y unit accessoirement, soit naturellement, soit artificiellement. Ce droit s'appelle *droit d'accession*.

547. Les fruits naturels ou industriels de la terre, — les fruits civils, — le croît des animaux, — appartiennent au propriétaire par droit d'accession.

548. Les fruits produits par la chose n'appartiennent au propriétaire qu'à la charge de rembourser les frais de labours, travaux et semences faits par des tiers.

549. Le simple possesseur ne fait les fruits siens que dans le cas où il possède de bonne foi : dans le cas contraire, il est tenu de rendre les produits avec la chose au propriétaire qui la revendique.

550. Le possesseur est de bonne foi quand il possède comme propriétaire, en vertu d'un titre translatif de propriété dont il ignore les vices. — Il cesse d'être de bonne foi du moment où ces vices lui sont connus.

551. Tout ce qui s'unit et s'incorpore à la chose appartient au propriétaire, suivant les règles qui seront ci-après établies.

552. La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous. — Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre *des Servitudes ou Services fonciers*. — Il peut faire au-dessous toutes les constructions et fouilles qu'il jugera à propos, et tirer de ces fouilles tous les produits qu'elles peuvent fournir, sauf les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines, et des lois et règlements de police.

553. Toutes constructions, plantations et ouvrages sur un terrain ou dans l'intérieur, sont présumés faits par le propriétaire, à ses frais et lui appartenir si le contraire n'est prouvé, sans préjudice de la propriété qu'un tiers pourrait avoir acquise, ou pourrait acquérir par prescription, soit d'un souterrain sous le bâtiment d'autrui, soit de toute autre partie du bâtiment.

554. Le propriétaire du sol qui a fait des constructions, plantations et ouvrages avec des matériaux qui ne lui appartenaient pas, doit en payer la valeur; il peut aussi être condamné à des dommages et intérêts, s'il y a lieu; mais le propriétaire des matériaux n'a pas le droit de les enlever.

555. Lorsque les plantations, constructions et ouvrages ont été faits par un tiers et avec ses matériaux, le propriétaire du fonds a droit ou de les retenir, ou d'obliger ce tiers à les enlever. — Si le propriétaire du fonds demande la suppression des plantations et constructions, elle est aux frais de celui qui les a faites, sans aucune indemnité pour lui; il peut même être condamné à des dommages et intérêts, s'il y a lieu, pour le préjudice que peut avoir éprouvé le propriétaire du fonds. — Si le propriétaire préfère conserver ces plantations et constructions, il doit le remboursement de la valeur des matériaux et du prix de la main-d'œuvre, sans égard à la plus ou moins grande augmentation de valeur que le fonds a pu recevoir. Néanmoins, si les plantations, constructions et ouvrages ont été faits par un tiers évincé, qui n'aurait pas été condamné à la restitution des fruits, attendu sa bonne foi, le propriétaire ne pourra demander la suppression desdits ouvrages, plantations et constructions; mais il aura le choix de rembourser la valeur des matériaux et du prix de la main-d'œuvre, ou de rembourser une somme égale à celle dont le fonds a augmenté de valeur.

ACCOTEMENTS.

On entend par accotements d'une route les deux bandes de terrain, généralement à l'état de sol naturel, qui séparent des fossés la chaussée proprement dite.

Il n'existe point d'accotements lorsqu'il y a des trottoirs; ceux-ci diffèrent des accotements en ce sens qu'ils sont élevés au-dessus de la chaussée et séparés d'elle par des bordures en pierre.

Aujourd'hui, les accotements ne servent plus qu'au dépôt des matériaux; il faut donc les réduire à la largeur strictement nécessaire; et même, dans les pays où le sol a une grande valeur, il convient de les remplacer par des gares convenablement espacées, bien que celles-ci soient fréquemment accueillies avec défaveur, comme gênant la culture des propriétés riveraines.

Ce qu'il y a d'utile dans une route, c'est la chaussée; on doit tendre à supprimer tout ce qui n'est qu'accessoire et ne sert pas directement à la circulation.

Nos anciennes routes françaises offrent des accotements très larges, dont on a quelque-

fois aliéné une partie, mais qui, le plus souvent, ont été utilisés pour recevoir des plantations. Ces excédants de largeur étaient nécessaires à une époque où l'entretien laissait beaucoup à désirer et où les routes étaient sillonnées d'ornières; c'était un moyen de permettre aux voitures d'éviter les passages dangereux et le mal s'atténuait, répandu sur une plus grande surface.

En été, les accotements recevaient et reçoivent encore dans certains pays une importante partie de la circulation, ce qui décharge d'autant la chaussée et procure un grand soulagement aux attelages; les chevaux se fatiguent beaucoup en été sur les empierrements très durs.

Quelques grandes routes comprennent encore une chaussée pavée centrale flanquée de deux accotements empierrés, lesquels sont très recherchés par les voitures légères pendant la belle saison, bien que le frottement de roulement y soit plus considérable que sur un pavage en bon état.

Deux circulaires ministérielles, dont nous reproduisons ci-après des extraits, ont attiré l'attention des ingénieurs sur les accotements des routes :

Circul. min. Trav. publ., 4 juillet 1854. — Monsieur le préfet, l'administration s'est depuis longtemps préoccupée des moyens de tirer parti des excédants de largeur des routes, et la circulaire du 9 août 1850 vous a fait connaître la solution qu'elle a donnée à cette question. Vous savez qu'elle a décidé que, sauf dans quelques cas où l'on pourra avoir recours à l'aliénation, l'on utiliserait ces excédants de largeur en y établissant des plantations régulières.

Cette mesure aura le double résultat d'assurer au Trésor une source importante de revenus, et d'accroître la valeur des héritages riverains des routes, en ce sens qu'elle les affranchira d'une servitude souvent onéreuse.

Mais la question des excédants de largeur doit être encore envisagée à un autre point de vue, celui de l'entretien.

Les excédants de largeur exigent des soins continuels, tantôt à cause de la végétation qui s'y développe et qu'il faut incessamment faire disparaître, tantôt à cause des dégradations occasionnées par les voitures qui circulent accidentellement sur un sol ramolli par les pluies. Il est constant que les cantonniers sont obligés de consacrer une partie notable de l'année à s'occuper de ces travaux accessoires, qui, en définitive, n'intéressent pas directement la circulation.

Pour couper court à ce mal, dans quelques départements, MM. les ingénieurs ont établi, de chaque côté des routes, une banquette en terre avec des bordures en gazon, et de nombreuses saignées pour conduire les eaux dans les fossés. Ils ont, de cette manière, restreint l'entretien à une zone de 7 à 8 mètres, jugés suffisants pour la circulation, et, d'après leur témoignage, on réalise par ce moyen des économies importantes.

Il est évident d'ailleurs que ce faible relief donné aux accotements n'apporte aucun obstacle à l'établissement des plantations. Il est au contraire pour elles une protection contre l'approche des voitures, et il a encore l'avantage d'isoler les approvisionnements.

Ce système, toutefois, ne paraît pas susceptible d'une application générale. Il y a telle contrées dans lesquelles on n'a d'autres res sources, pour l'entretien des routes, que de matériaux calcaires très tendres, qui se con vertissent facilement en boue; dans ce cas, le accotements en relief ne permettraient pas d se débarrasser assez promptement des détritus et les saignées seraient immédiatement obs truées. Dans les départements méridionaux les pluies sont de courte durée, mais elles sor torrentielles, et les eaux submergeraient le routes, si elles ne pouvaient se déverser droite et à gauche sur toute la longueur de accotements. On ne pourrait, dans certaine contrées, à cause du climat et de la nature d sol, entretenir le gazon qui sert à fixer les al gnements et le relief des banquettes dont s'agit.

Il semble donc qu'il ne faut rien généralise mais comme le nouveau profil permet d'obte nir sur les frais d'entretien des routes une écon mie réelle, bien qu'on ne puisse pas encore e préciser le chiffre, je crois utile de le recon mander à MM. les ingénieurs, en les invitant l'appliquer partout où les circonstances le paraîtront favorables.

Circul. 15 *juin* 1862 (*Extrait*). — Dans pl sieurs départements, il existe des zones er pierrées le long des chaussées pavées; que quefois l'accotement lui-même est empier en totalité, et constitue une véritable chaussé dont l'entretien est tout à fait distinct de cel de la chaussée principale. Néanmoins, il e évident que le développement de ces chau sées ne peut être compté à part, ce qui augme terait indûment le nombre de kilomètres routes à l'entretien. Elles doivent être con dérées comme des dépendances des chaussé pavées, et la dépense qu'elles exigent sera co prise dans le chiffre inscrit à la colonne n° des projets de budgets (*Dépense moyenne p kilomètre de chaussée pavée*), sauf à MM. les génieurs à mentionner cette circonstance e donner les explications nécessaires à la colon des observations.

ACCRUE.

Le mot accrue, synonyme d'accroisseme est quelquefois employé dans le même se qu'alluvion.

Généralement, il désigne l'espace de terre qui a été envahi par les pousses et rejetons d'une forêt voisine, et qui s'est transformé, par conséquent, en un accroissement de cette forêt.

Autrefois, l'accrue appartenait au seigneur féodal propriétaire de la forêt; elle ne peut s'acquérir aujourd'hui que par prescription trentenaire, et un bornage s'oppose à la prescription. Après le bornage régulier, l'accrue profite au propriétaire du fonds envahi.

ACOMPTE.

On appelle acompte le payement partiel que l'on fait sur une dette. Les payements d'acompte aux entrepreneurs de travaux publics s'effectuent autant que possible tous les mois, en raison de la situation des travaux exécutés, sauf retenue d'un dixième pour la garantie et d'un centième pour les secours aux ouvriers, soit une retenue totale de 11 p. 100. Sur les approvisionnements, la retenue de garantie est d'un cinquième, et il n'est délivré que quatre cinquièmes à l'entrepreneur.

ACQUIT-A-CAUTION.

L'acquit-à-caution est l'autorisation donnée, par l'administration des contributions indirectes ou des douanes, pour qu'une marchandise puisse circuler librement, entre deux entrepôts ou lieux désignés, sans payer les droits. C'est donc un acquit fictif donné sous certaines conditions.

L'acquit-à-caution mentionne les noms de l'expéditeur, de sa caution et de son voiturier; il indique les lieux de départ et de destination, la route à suivre et le délai du voyage.

Lors de l'arrivée à destination, l'acquit-à-caution doit être représenté pour que les agents puissent vérifier la marchandise, reconnaître si elle est bien conforme à l'acquit et faire payer les droits s'il y a lieu.

ACTES.

En terme d'administration ou de droit, l'acte est la pièce qui constate qu'une chose a été dite, faite ou convenue.

Suivant leur nature et leur objet on distingue diverses sortes d'actes que nous allons énumérer.

Acte judiciaire. — L'acte judiciaire est celui qui émane des tribunaux civils ou qui est rédigé à l'occasion de la procédure devant ces tribunaux.

Les actes *extrajudiciaires* sont ceux qui n'émanent pas des tribunaux ou qui, quoique rédigés par les agents de la procédure civile, avoués et huissiers, n'ont pas trait à une instance devant les tribunaux.

Acte législatif. — L'acte législatif est celui qui émane du pouvoir législatif; c'est une loi ou un acte ayant force de loi.

Acte administratif. — L'acte administratif est celui qui émane d'un agent de l'administration dans l'exercice des fonctions qui lui sont confiées et dans la limite de ses attributions.

L'autorité judiciaire ne peut connaître des actes de l'administration. Voir *Juridiction administrative, Contentieux administratif, Séparation des pouvoirs.*

En général, on renferme sous la dénomination d'actes administratifs ceux qui se rapportent à l'intérêt général et à la gestion des intérêts publics, comme les règlements et les contrats, aussi bien que ceux qui se rapportent à l'intérêt individuel. D'après M. Batbie, l'acte administratif proprement dit est essentiellement individuel. Cette restriction ne semble pas avoir prévalu.

Acte notarié. — L'acte notarié est celui que rédige un notaire. Les actes notariés ont le plus souvent trait aux contrats, baux, ventes, échanges, obligations, transactions, quittances. Ces actes sont authentiques parce qu'ils ont date certaine; ils emportent hypothèque du jour de la date, même contre les tiers.

Acte authentique. — D'après l'art. 1317 du Code civil,

« L'acte authentique est celui qui a été reçu par officiers publics ayant le droit d'instrumenter dans le lieu où l'acte a été rédigé et avec les solennités requises. »

Cet acte fait pleine foi contre tous de la convention qu'il renferme entre les parties contractantes et leurs héritiers ou ayants cause, et jusqu'à inscription de faux.

L'acte qui n'est point authentique, par l'incompétence ou l'incapacité de l'officier ou par un défaut de forme, vaut comme écriture privée s'il a été signé des parties.

La plus grande quantité des actes authentiques émane des notaires; cependant les préfets et les maires sont des officiers publics, et leurs actes sont authentiques.

Les actes authentiques émanant des notaires et des préfets ont force exécutoire, c'est-à-dire qu'on en peut poursuivre l'exécution sans recourir à l'autorité de la justice; les officiers ministériels, fonctionnaires, agents de la force publique ne peuvent refuser leur ministère à cette exécution.

Acte sous seing privé. — L'acte sous seing privé est celui qui est passé entre les parties seules, en dehors de tout officier public. Il est régi par les art. 1322 à 1332 du Code civil.

L'acte sous seing privé a même valeur que l'acte authentique, à condition qu'il soit re-

connu, ou légalement tenu pour reconnu, par celui auquel on l'oppose; celui auquel on l'oppose est obligé d'avouer ou de désavouer formellement son écriture ou sa signature, mais ses héritiers ou ayants cause peuvent se contenter de déclarer qu'ils ne connaissent point l'écriture ou la signature de leur auteur. En cas de contestation, la vérification est ordonnée en justice.

Lorsque l'acte contient une convention synallagmatique, il doit être fait en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct, et chaque original contient la mention du nombre des originaux qui ont été faits.

Les actes sous seing privé n'ont de date contre les tiers que du jour où ils ont été enregistrés, du jour de la mort de celui ou de l'un de ceux qui les ont souscrits, ou du jour où leur substance est constatée dans des actes dressés par des officiers publics, tels que procès-verbaux de scellé ou d'inventaire.

Ces actes ne peuvent en effet avoir date certaine, car il serait facile, pour frauder les tiers, de leur donner une date quelconque.

Actes recognitif et confirmatif.— Art. 1337 à 1340 du Code civil. L'acte recognitif a pour objet de reconnaître une obligation contractée antérieurement. Il en arrête ou en détruit la prescription; il ne dispense point de la présentation du titre primordial, à moins que sa teneur n'y soit spécialement relatée; ce qu'il contient de plus que le titre primordial, ou ce qui s'y trouve de différent, n'a aucun effet.

L'acte de confirmation ou ratification d'une obligation contre laquelle la loi admet l'action en nullité ou en rescision n'est valable que lorsqu'on y trouve la substance de cette obligation, la mention du motif de l'action en rescision, et l'intention de réparer le vice sur lequel cette action est fondée.

Actes conservatoires.— Les actes conservatoires se font par ceux qui veulent empêcher qu'il ne soit porté préjudice à leurs droits, ou aux droits de ceux qu'ils représentent, et dont la défense leur est confiée.

Acte de notoriété. — C'est l'acte par lequel deux ou plusieurs personnes attestent devant un juge de paix ou un notaire qu'un acte est notoire, c'est-à-dire à leur connaissance. L'acte de notoriété n'est admis que pour les points de fait.

En cas de mariage, l'époux qui ne peut présenter son extrait de naissance peut le remplacer par un acte de notoriété fait par sept témoins devant le juge de paix et homologué par le tribunal de l'arrondissement. — Art. 70 à 72 du Code civil.

En matière de mariage et d'actes respectueux, l'absence de l'ascendant peut être constatée par un acte de notoriété fait par la déclaration de quatre témoins appelés devant le juge de paix.—Art. 155.

Actes de l'état civil. — Les actes de l'état civil sont ceux qui constatent la situation de l'individu dans la famille et dans la société. Ils comprennent les actes de naissance, de mariage et de décès. Les actes de l'état civil sont régis par le titre II, livre I, du Code civil.

ACTES DE VENTE ADMINISTRATIFS.

D'après l'art. 56 de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation, les contrats de vente, quittances et autres actes relatifs à l'acquisition des terrains peuvent être passés dans la forme des actes administratifs, c'est-à-dire par le préfet lorsqu'il s'agit de travaux de l'État ou du département, et par le maire lorsqu'il s'agit de travaux communaux. Souvent, pour ne point déranger les parties, le préfet accorde une délégation spéciale à un magistrat de l'ordre administratif, sous-préfet ou maire.

Cette manière d'opérer s'applique non seulement aux terrains dont le prix a été réglé par le jury, mais à ceux dont la cession a été faite à l'amiable pour l'exécution des travaux publics.

Le préfet peut, s'il le veut, prêter son concours à un concessionnaire de travaux publics pour dresser et passer les actes de vente relatifs aux propriétés acquises pour l'exécution du travail dont ce concessionnaire est chargé. Celui-ci est toujours libre de recourir à un notaire.

Diverses circulaires ont donné des instructions sur les actes de vente administratifs :

Circulaire Trav. publ., 26 *sept.* 1840. — Aux termes de l'art. 56 de la loi du 7 juillet 1833, article reproduit par l'art. 56 de la loi du 3 mai 1841, les *contrats de vente, quittances* et autres actes relatifs à l'acquisition des terrains, peuvent être passés dans la forme des actes administratifs. Les préfets, les sous-préfets et les maires ont ainsi qualité pour rendre authentiques les contrats de vente qu'ils reçoivent, et pour leur donner force d'exécution jusqu'à inscription de faux.

Des doutes se sont élevés sur la question de savoir si, lorsqu'un préfet a déclaré dans un acte que le vendeur ne sait ou ne peut signer, cette déclaration doit être également admise jusqu'à inscription de faux. On s'est demandé si, dans ce cas, il n'était pas nécessaire, pour valider l'acte, de constater l'identité du vendeur par la présence de témoins, ou de faire intervenir un fondé de pouvoirs. Aucune loi n'a déterminé les formes dans lesquelles les actes administratifs doivent être passés. Sans doute, lorsqu'un préfet procède par voie d'arrêté, lorsqu'il exprime un consentement ou

une défense de l'administration, sa signature suffit pour rendre authentique l'acte émané de lui : mais en est-il de même lorsqu'il exprime le consentement d'une seconde personne? Cette personne ne doit-elle pas apposer sa propre signature sur l'acte, et, si elle ne sait pas signer, ne doit-elle pas produire des témoins pour constater son identité? Après un mûr examen, M. le ministre des travaux publics et M. le ministre des finances ont pensé que, pour prévenir toute difficulté, il était convenable d'imiter ce qui se passe pour les actes notariés. Toutefois, il a été arrêté entre eux que les deux témoins seraient remplacés par un conseiller de préfecture pour les actes que les préfets recevront directement, et par un adjoint pour les actes que passeront les maires en vertu de la délégation des préfets. A l'égard des sous-préfets, ils n'ont pas à côté d'eux d'administrateur qui puisse remplir le même office que le conseiller de préfecture ou l'adjoint; ils devront donc exiger la présence de deux témoins toutes les fois que les vendeurs seront illettrés.

Il a été convenu également, avec M. le ministre des finances, que cette mesure serait applicable aux quittances, lorsque la somme à payer s'élèverait à plus de 150 francs, et que le vendeur ne saurait ou ne pourrait acquitter le mandat par sa signature. Le règlement sur la comptabilité exige, il est vrai, que, dans ce cas, la partie prenante produise une quittance notariée; mais cette prescription de droit commun ne peut concerner les actes relatifs aux acquisitions amiables ou aux expropriations forcées pour cause d'utilité publique, puisque l'art. 56 de la loi sur l'expropriation décide que les quittances pourront être passées dans la forme des actes administratifs. Il faut donc user du bénéfice de l'article dont il s'agit, afin d'éviter l'entremise des notaires et les frais qui en sont la conséquence.

Il résulte d'ailleurs des instructions transmises par M. le ministre des finances aux payeurs du Trésor public, que les préfets peuvent se dispenser de garder minute des quittances qu'ils rédigent dans la forme des actes administratifs; ils agissent au même titre que les notaires : or, aux termes de l'art. 20 de la loi du 25 ventôse an XI, les quittances sont au nombre des actes simples qui peuvent être délivrés en brevet. Quant à la formalité de l'enregistrement, elle paraît utile pour donner une date certaine à la quittance; le visa pour timbre est dès lors indispensable; mais ces deux formalités doivent être remplies gratis, en conformité de l'art. 58 de la loi du 3 mai 1841.

Il a été reconnu, dans les mêmes instructions, qu'il n'est pas nécessaire d'opérer le payement en présence du préfet; il suffit que l'acte porte en substance qu'il est destiné à former quittance, et que sa remise entre les mains du payeur vaudra libération.

Je vous prie, monsieur le préfet, de vous conformer aux dispositions que je viens d'indiquer; elles renferment la solution de plusieurs difficultés qui m'ont été souvent signalées, et qui ont souvent aussi retardé la prise de possession des terrains destinés à l'exécution des travaux publics.

Circulaire du 11 février 1850. Cession et acquisition de terrain par voie d'alignement. — Monsieur le préfet, par sa circulaire du 18 mai 1849, mon prédécesseur a décidé, de concert avec M. le ministre de l'intérieur, que MM. les sous-préfets auront désormais qualité pour délivrer aux propriétaires riverains des routes nationales et départementales, sur la proposition de l'ingénieur de l'arrondissement, les alignements partiels, à l'effet de bâtir ou reconstruire le long de ces routes, dans les traverses des villes et villages, toutes les fois que les alignements généraux de ces traverses sont fixés par un règlement d'administration publique.

La conséquence de ces délivrances d'alignements, dans un grand nombre de cas, est de mettre l'administration en demeure d'acquérir ou de céder des zones de terrain d'une valeur souvent très peu considérable; de là l'obligation d'une instruction parallèle à celle de l'alignement proprement dit, et qui a également besoin d'être simplifiée.

D'après les règles actuellement en vigueur, quand c'est l'Etat qui abandonne du terrain, les opérations relatives aux cessions sont suivies par les soins et à la diligence des ingénieurs des ponts et chaussées, et les actes sont réalisés devant le préfet, en présence du directeur des domaines, lequel, avant de concourir à l'aliénation et même préalablement à toute opération préliminaire, est tenu d'en référer à son administration.

Lorsque c'est l'Etat qui achète, les formalités sont moins compliquées, le concours de l'administration des domaines n'étant pas nécessaire; mais comme l'acte de vente doit être passé par le préfet ou par un magistrat de l'ordre administratif qu'il désigne spécialement, il en résulte des délais fort préjudiciables au propriétaire, qui ne peut construire avant d'avoir été mis, par un acte régulier, en possession du terrain qu'il est autorisé à réunir à son fonds.

Afin d'éviter ces lenteurs, j'ai reconnu, de concert avec M. le ministre de l'intérieur, qu'il y a lieu de déléguer à MM. les sous-préfets, dans le cas prévu par la circulaire du 18 mai 1849, la mission de passer les actes de cession et d'acquisition de terrains par suite d'alignements, toutes les fois que la valeur de la parcelle à céder ou à acquérir n'atteindra pas 1,000 francs. Cette valeur sera déterminée sur la proposition de l'ingénieur de l'arrondissement, adoptée par l'ingénieur en chef, sauf recours à l'autorité supérieure, si le sous-préfet ou l'agent du domaine soulevait des objec-

tions contre les bases d'estimation. On continuera de suivre le mode actuel pour les cessions et acquisitions dont le montant sera de 1,000 francs et au-dessus.

L'art. 8 (n° 1) du nouveau règlement sur la comptabilité du ministère des travaux publics (28 septembre 1849), est d'ailleurs applicable aux cessions et acquisitions de l'espèce. MM. les sous-préfets n'auront donc pas à soumettre les contrats à mon approbation, mais ils devront vous en adresser des extraits pour que vous puissiez les porter dans les états trimestriels que vous avez à produire en exécution du dernier paragraphe de l'art. 8 précité, et m'adresser, en outre, un bordereau mensuel indiquant, route par route, le montant des parcelles de terrain qu'on aura été dans le cas d'acquérir par suite d'alignement. Ce dernier document est destiné à la division du matériel.

M. le ministre des finances, de son côté, m'a fait connaître qu'il est dans l'intention d'adresser à MM. les directeurs des domaines des instructions, d'après lesquelles les cessions de terrain à retrancher de la voie publique par suite d'alignement, et dont le prix serait inférieur à 1,000 francs, pourront être consenties sans l'assentiment préalable de l'administration supérieure des domaines. Ces cessions seront faites, savoir: au chef-lieu du département et dans l'arrondissement de ce chef-lieu, en présence du directeur ou de son délégué, et dans les autres arrondissements, avec la participation du receveur au chef-lieu de l'arrondissement, lorsque les cessions seront consenties devant le sous-préfet, ou du receveur au bureau du canton de la situation des terrains, lorsque les cessions seront réalisées devant le maire délégué par le sous-préfet. Les receveurs locaux, avant de prêter leur concours, n'auront pas à consulter le directeur.

Vous voudrez bien remarquer, monsieur le préfet, que cette mesure consentie par M. le ministre des finances a un caractère général, et qu'elle s'appliquera aussi bien aux cas d'alignements partiels délivrés par MM. les sous-préfets qu'à ceux où, en l'absence d'un plan général homologué, l'alignement partiel devra être proposé par l'ingénieur en chef et délivré par un arrêté préfectoral. Ainsi, en toutes circonstances, lorsqu'il s'agira d'une cession inférieure à 1,000 francs, le préalable d'une autorisation particulière du ministre des finances est mis de côté. Vous le voyez, monsieur le préfet, par l'adoption de ces nouvelles dispositions, l'administration s'efforce d'éliminer, autant que possible, toutes les causes de lenteurs. Il dépend maintenant de MM. les sous-préfets de prévenir les plaintes auxquelles ont pu donner lieu les retards que subissent aujourd'hui les affaires de cette nature. J'aime à croire qu'elles recevront désormais une prompte solution. Je compte, pour obtenir ce résultat, sur le zèle de MM. les ingénieurs et sur le concours actif de MM. les sous-préfets. Ces derniers auront à se bien pénétrer des devoirs que leur impose la nouvelle délégation qui leur est conférée. Ils ne perdront pas de vue qu'à défaut d'accord avec les propriétaires sur le prix du terrain à acquérir ou à céder, le règlement des indemnités est de la compétence du jury spécial d'expropriation, ainsi que le conseil d'État l'a reconnu par un avis de doctrine du 1er avril 1841. La justification des titres de propriété, les formalités à remplir d'après la loi du 3 mai 1841 pour parvenir à l'aliénation des immeubles dotaux ou appartenant à des mineurs doivent fixer particulièrement leur attention au moment de passer la vente. Il importe surtout de vérifier si le bien est ou non dotal, et à cet effet d'exiger la production du contrat de mariage du vendeur. On ne saurait veiller avec trop de soin à ce que le prix de la vente ne soit mandaté au nom du tuteur ou mari qu'après justification du remploi ordonné par les tribunaux. Il est arrivé déjà qu'une libération prématurée a mis l'Etat dans la nécessité de payer deux fois le même terrain. Un examen attentif doit éviter de telles erreurs, et l'on ne doit jamais sacrifier la régularité des justifications au désir de terminer l'affaire et d'entrer en possession des terrains, car la consignation est un moyen de libération indiqué par la loi et qui met l'administration à même de prendre possession sans l'exposer plus tard à des répétitions pour avoir indûment payé.

Interprétation et application des actes de vente administratifs. — Les actes de vente administratifs sont, en fait, des contrats de droit commun, dont l'application et l'interprétation devraient par conséquent appartenir aux tribunaux ordinaires.

Mais l'art. 24 de la loi du 28 pluviôse an VIII attribue au conseil de préfecture le contentieux des domaines nationaux.

De là des discussions nombreuses sur la question de compétence, que la jurisprudence a enfin fixée comme il suit:

L'*interprétation* des actes de vente administratifs appartient à la juridiction administrative et l'*application* de ces actes à la juridiction civile. Pour les travaux départementaux et communaux, on ne pourrait invoquer la loi de pluviôse an VIII et les actes doivent être interprétés et appliqués par les tribunaux ordinaires.

Publication et transcription des acquisitions inférieures à 500 francs. — Circulaire Trav. publ. 19 août 1854. — Monsieur le préfet, aux termes du deuxième paragraphe de l'art. 19 de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'administration

peut se dispenser de remplir les formalités de publication et de transcription pour les acquisitions à l'amiable dont la valeur ne dépasse pas 500 francs.

La nomenclature annexée au règlement du 16 septembre 1843 porte (page 121, note 1) que, lorsque l'administration croit devoir faire usage de cette faculté, le préfet en fait mention expresse sur le mandat.

Lorsque le préfet délivrait les mandats, cette mention était suffisante, attendu qu'elle émanait du représentant officiel de l'administration ; mais aujourd'hui que les ingénieurs en chef mandatent les dépenses du service des ponts et chaussées, une simple mention apposée sur les mandats de ces sous-ordonnateurs secondaires ne constate pas, d'une manière assez certaine, l'intention de l'administration de se dispenser des formalités de publication et de transcription.

Il y a donc lieu de modifier, à cet égard, l'indication de la nomenclature annexée au règlement du 16 septembre 1843.

En conséquence, j'ai décidé que lorsque l'administration croira devoir profiter de la dispense formulée dans l'art. 19 de la loi du 3 mai 1841, ce sera, non pas le mandat, mais bien l'*acte de vente*, qui devra contenir une déclaration formelle à cet égard.

Visa pour timbre gratis des copies d'actes de vente à joindre aux mandats. Décision du 15 octobre 1857. — Dans quelques départements on a considéré comme affranchies de la formalité du visa pour timbre gratis les copies ou expéditions d'actes d'acquisition d'immeubles par suite d'expropriation pour cause d'utilité publique, qui sont destinées à être jointes aux mandats de payement des prix de vente.

Le ministre des finances, consulté sur ce point par son collègue du département de l'intérieur, a répondu, le 31 octobre 1857, que les pièces dont il s'agit sont assujetties au visa pour timbre. Son Exc. a considéré que le mot *acte*, employé dans la rédaction de l'art. 58 de la loi du 3 mai 1841, doit s'entendre aussi bien des copies et expéditions que des minutes.

La décision du jury ne peut remplacer l'acte de vente. — La décision du jury n'a pour objet que de fixer le prix de l'immeuble; elle ne constate ni n'établit la cession de la propriété. Elle ne saurait donc, en aucun cas, dispenser de la rédaction d'un acte de vente, car c'est dans cette pièce seule que sont établies les origines de propriété et la transmission de l'immeuble.

Même pour les terrains cédés par voie d'alignement et dont le prix a été réglé par le jury, la rédaction d'un acte de vente est nécessaire; cette nécessité a été reconnue par le conseil d'État le 27 janvier 1853, et par le ministre des finances le 7 décembre 1861.

Production du contrat de mariage. — D'après une circulaire du 13 mars 1877, adressée par le directeur général de la comptabilité publique aux trésoriers-payeurs généraux, les comptables peuvent se dispenser de demander la production du contrat de mariage à l'appui des mandats émis pour prix d'immeubles appartenant à des femmes mariées, lorsque les acquisitions sont inférieures à 500 francs.

ACTIONS JUDICIAIRES.

En terme de droit, on donne le nom d'action à toute demande portée devant un tribunal à l'occasion d'une propriété ou d'un droit ou en vue de l'application de la loi.

On distingue l'*action civile* exercée par les particuliers en vue de leurs intérêts de l'*action publique* exercée au nom de l'intérêt général par le ministère public, commissaire du gouvernement, chargé de surveiller et de requérir l'application de la loi.

« L'action pour l'application des peines n'appartient qu'aux fonctionnaires auxquels elle est confiée par la loi.

« L'action en réparation du dommage causé par un crime, par un délit ou par une contravention, peut être exercée par tous ceux qui ont souffert de ce dommage. » — Art. 1. Code d'instr. crim.

L'action publique pour l'application de la peine s'éteint par la mort du prévenu; mais l'action civile pour la réparation du dommage peut être exercée contre le prévenu et contre ses représentants. — Art. 2.

L'action civile peut être poursuivie en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique; mais elle peut l'être aussi séparément. Mais l'exercice en est suspendu tant qu'il n'a pas été prononcé sur l'action publique connexe. — Art. 3.

La renonciation à l'action civile ne peut arrêter ni suspendre l'action publique. —Art. 4.

Actions possessoires et pétitoires. — L'action possessoire et l'action pétitoire ont trait à la propriété.

L'action pétitoire (de *petitio*, demande) est celle qui a pour objet la revendication d'une propriété.

L'action possessoire est celle qui a pour but de faire cesser le trouble éprouvé dans la possession.

On est toujours présumé posséder pour soi, et à titre de propriétaire, s'il n'est prouvé qu'on a commencé à posséder pour un autre. — Code civil, 2230.

La possession, étant une présomption de propriété, devait être protégée par la loi; en effet, celui qui est troublé dans sa possession a le droit de faire constater par le juge de

paix son état de possession, de se le faire reconnaître et maintenir, et c'est à celui qui revendique la propriété de produire ses titres et ses preuves.

Le titre IV du Code de procédure civile règle les jugements sur les actions possessoires. Elles ne sont recevables qu'autant qu'elles sont formées, dans l'année du trouble, par ceux qui, depuis une année au moins, étaient en possession paisible par eux et les leurs, à titre non précaire. — Art. 23.

Le possessoire et le pétitoire ne seront jamais cumulés. — Art. 25.

Le demandeur au pétitoire ne sera plus recevable à agir au possessoire. —Art. 26.

Le défendeur au possessoire ne pourra se pourvoir au pétitoire qu'après que l'instance sur le possessoire aura été terminée. —Art. 27.

Action possessoire en matière administrative.— « Lorsque les propriétaires riverains de l'avenue d'un chemin de fer se sont vu refuser par des décisions ministérielles, ou par des arrêtés d'alignements du préfet, tout accès et tout droit d'usage sur cette avenue, ils ne sont pas recevables à saisir le juge de paix d'une action possessoire, basée sur le trouble apporté par la compagnie à leur possession plus qu'annale de cette voie publique, alors que leur action n'est qu'un moyen indirect d'attaquer les décisions administratives et d'en annuler les effets. » (Dalloz.)

D'une manière générale, l'action possessoire ne peut être engagée à l'occasion de troubles ou dommages résultant de travaux publics.

Actions judiciaires intentées au nom des personnes morales. — Les personnes morales, telles que l'Etat, les départements, les communes, les établissements publics, ont à intenter ou à soutenir des actions judiciaires comme les simples particuliers, et il convient de préciser quels sont les représentants de ces personnes morales, dont ne font partie ni l'arrondissement, ni le canton, qui n'ont pas d'existence propre.

Représentants de l'Etat. — Devant les juridictions locales, civiles ou administratives, le préfet est le représentant de l'Etat. —Décrets des 28 oct., 5 nov. 1790, loi du 28 pluviôse an VIII.

Devant les juridictions suprêmes du contentieux administratif, conseil d'Etat, tribunal des conflits, les ministres représentent l'Etat, chacun dans la sphère de ses attributions.

Devant la cour de cassation, l'Etat continue à être représenté par le préfet.

Le préfet ne peut déléguer à personne ses fonctions de représentant de l'Etat, même dans le cas où l'action serait dirigée contre son département; il va sans dire que, dans ce cas, le préfet ne siège pas au conseil de préfecture.

En matière domaniale, l'administration des domaines n'exerce plus ses actions en son nom propre; le préfet ou le ministre des finances sont seuls en nom; mais l'instruction est préparée et suivie par les directeurs des domaines. — Ordonnance du 6 mai 1838.

En ce qui concerne la dotation et le domaine privé de la couronne, les instances étaient au nom d'un administrateur spécial, représenté aujourd'hui par le liquidateur de la liste civile. — Décret du 6 septembre 1870.

En dehors des actions relatives au domaine public et au domaine de l'Etat, actions intentées et soutenues par les préfets et les ministres, il y a celles qui ont trait aux diverses administrations générales, telles que l'enregistrement, les contributions directes, les contributions indirectes, les postes, etc. — Ces actions sont exercées par le directeur général de chaque administration, poursuites et diligences du directeur local.

Ainsi, l'administration des ponts et chaussées, chargée de la surveillance de la pêche, exerce, conformément à la loi du 15 avril 1829, conjointement avec le ministère public, toutes les poursuites et actions en réparation des délits de pêche; les agents de l'administration, chargés de la surveillance, peuvent, en son nom, interjeter appel des jugements.

Recours dans l'intérêt de la loi. — « Les ministres, dit M. Aucoc, puisent dans leur qualité de directeurs des services publics compris dans leur ministère le droit de former devant la juridiction administrative suprême des recours tendant à obtenir dans l'intérêt de la loi (les intérêts des parties restant saufs) la réformation des actes des juridictions administratives qui n'auraient pas été attaqués par les parties dans les délais fixés par le règlement du conseil d'Etat. Dans ce cas, la décision n'a qu'un effet doctrinal. »

D'anciens arrêts, 9 mai 1845, 25 février 1843, ont déclaré le ministère des travaux publics non recevable à se pourvoir contre un arrêté du conseil de préfecture condamnant un entrepreneur à payer à un propriétaire une indemnité pour extraction de matériaux, alors que cet arrêt ne prononçait contre l'Etat aucune condamnation, et le ministre de l'intérieur non recevable à se pourvoir contre un arrêté prononçant des condamnations contre un entrepreneur au profit d'une commune.

D'après un arrêt du 10 mai 1851, le ministre des travaux publics est sans qualité pour déférer au conseil d'Etat un arrêté de conseil de préfecture rendu contre une commune, et spécialement un arrêté qui condamne une commune à rembourser à un propriétaire les frais de démolition d'un bâtiment abattu par ordre du maire pour cause de sûreté publique.

— Si cet arrêté était susceptible d'être annulé dans l'intérêt de la loi, le ministre de la justice aurait seul qualité pour provoquer cette annulation.

Cette jurisprudence, basée sur la loi du 8 mars 1849, n'est plus en vigueur aujourd'hui, et tout ministre est recevable à déférer des décisions au conseil d'Etat dans l'intérêt de la loi, pourvu que ces décisions n'aient pas été attaquées par les parties dans les délais du règlement ou soient passées en force de chose jugée avant l'expiration des délais. — 29 avril 1872.

L'art. 26 de la loi du 24 mai 1872 donne, du reste, aux ministres le droit formel de revendiquer devant le tribunal des conflits les affaires qui, suivant eux, ne devraient point donner lieu à un recours par la voie contentieuse et qui, par suite, auraient été indûment portées devant la section du contentieux du conseil d'Etat. — Il faut reconnaître cependant que la loi du 24 mai 1872 ne vise pas expressément le recours dans l'intérêt de la loi.

Représentants du département. — Le département est représenté en justice par le préfet. — Art. 36 de la loi du 10 août 1871 : « Le préfet intente les actions en vertu de la décision du conseil général, et il peut, sur l'avis conforme de la commission départementale, défendre à toute action intentée contre le département. Il fait tous actes conservatoires et interruptifs de déchéance. »

Un arrêt du 19 avril 1859 avait admis que le ministre des travaux publics était recevable à déférer au conseil d'État un arrêté du conseil de préfecture relatif à une difficulté entre un département et un entrepreneur de route départementale. — D'après la nouvelle jurisprudence du conseil d'État, 16 décembre 1863, les actions doivent toujours être poursuivies par le préfet, même devant la juridiction suprême.

En cas de litige entre l'Etat et le département, le préfet représente l'Etat et ne peut déléguer ses fonctions, le département est représenté par un membre de la commission départementale désigné par elle. — Loi du 10 août 1871.

Représentants des communes. — Le maire est chargé, sous la surveillance de l'administration, de représenter la commune en justice soit en demandant, soit en défendant. — Loi du 18 juillet 1837. Art. 10.

Le maire peut déléguer ses fonctions à un ou à plusieurs de ses adjoints, et en l'absence de ses adjoints, à ceux des conseillers municipaux qui sont appelés à en remplir les fonctions. — Même loi. Art. 14.

De même, en cas d'empêchement du maire ou d'opposition d'intérêts entre lui et la commune, celle-ci est représentée par l'adjoint ou le premier conseiller inscrit au tableau.

Tout autre représentant ne peut être désigné ni par le conseil municipal ni par le conseil de préfecture.

C'est le conseil de préfecture qui autorise les communes à ester en justice, sur la demande du conseil municipal; cette demande doit être prise en délibération régulière, sans quoi l'action du maire ne serait point recevable et il serait condamné aux dépens.

Le maire seul a le droit de se pourvoir dans une action de commune; le préfet et le ministre peuvent l'aider de leurs conseils, mais n'ont point qualité pour se substituer à lui.

Sections de communes. — Les actions concernant les sections de communes sont exercées par un représentant que désigne un syndicat de trois ou cinq membres choisis par le préfet, conformément aux art. 56 à 58 de la loi du 18 juillet 1837.

M. Aucoc a publié sur les sections de communes un ouvrage complet.

Représentants des établissements publics. — Les directeurs ou présidents des établissements publics les représentent en justice, après qu'ils en ont reçu l'autorisation du conseil de préfecture.

ADJUDICATIONS.

Considérations générales. — L'adjudication est un jugement par lequel une chose contestée entre plusieurs parties est attribuée, ou adjugée, à l'une d'elles.

En matière de travaux publics, l'adjudication a pour but de déterminer quel est celui de plusieurs entrepreneurs concurrents qui sera chargé de l'exécution d'un travail ou d'une fourniture.

L'adjudication en général se présente sous deux formes : l'adjudication aux enchères, l'adjudication au rabais.

L'adjudication aux enchères se pratique lorsqu'on veut se débarrasser au plus haut prix possible d'un meuble ou d'un immeuble; elle se fait au plus offrant et dernier enchérisseur et à l'extinction des feux.

L'adjudication au rabais se pratique lorsqu'on veut faire exécuter par quelqu'un un travail ou une fourniture au plus bas prix possible; on part d'un certain prix fixé à l'avance, et celui des concurrents qui consent le plus fort rabais sur ce prix est déclaré adjudicataire.

L'adjudication au rabais est, paraît-il, adoptée dans certains cas par l'administration forestière, de préférence à l'adjudication aux enchères; on part d'un prix plus élevé que celui qu'on désire, et l'administrateur chargé de la vente procède par abaissements succes-

sifs de ce prix, jusqu'à ce que l'un des concurrents dise à haute voix : Je prends. — Par ce procédé, les mêmes passions sont mises en jeu que dans le système des enchères; cependant, elles doivent être moins surexcitées par l'absence de lutte.

Quoi qu'il en soit, nous n'avons à nous occuper que de l'adjudication au rabais, la seule usitée en principe pour les travaux publics.

Avantages de l'adjudication. — Si le particulier, qui surveille incessamment par lui-même et avec l'ardeur du propriétaire les travaux qu'il ordonne, peut choisir une personne quelconque pour exécuter ces travaux, et se laisser guider dans son choix par cent raisons particulières, il n'en est point de même de l'Etat, des départements, des communes, des établissements publics. — Tout en rendant hommage au zèle et à l'honnêteté de nos administrations, on ne peut méconnaître les inconvénients graves qui résulteraient de la généralisation des marchés de gré à gré; ces marchés doivent donc être réservés pour les cas exceptionnels dans lesquels l'adjudication est impossible et donnerait certainement des résultats inférieurs à ceux de la soumission amiable. — L'adjudication seule détermine la concurrence; or, c'est la concurrence qui donne aux objets leur véritable valeur, qui empêche le monopole, qui retient les prix dans de justes limites, et qui ne permet pas que quelques entrepreneurs s'enrichissent au détriment de la société; il faut donc maintenir énergiquement le principe de l'adjudication, en l'entourant dans l'application des précautions nécessaires pour assurer la bonne et prompte exécution des travaux, et en éliminant du concours les gens malhonnêtes ou incapables.

Sans doute, lorsqu'on veut exécuter un travail, il est beaucoup plus simple et plus commode de mettre un entrepreneur à l'œuvre sans devis, sans métrés préliminaires et de régler la dépense au fur et à mesure de l'exécution; le directeur des travaux s'épargne ainsi un long et fastidieux travail préparatoire; mais les agents de l'Etat, les ingénieurs des ponts et chaussées, ne consentiront jamais à agir de la sorte; ils voudront tout d'abord préciser et évaluer jusqu'aux détails des ouvrages, de façon à éclairer tous les entrepreneurs sur la charge qui leur est imposée et à les mettre en mesure de se disputer l'exécution du travail.

Il y a bien longtemps que le principe de l'adjudication est, sinon appliqué, du moins reconnu. Les anciennes ordonnances avaient réglé la forme de l'adjudication à l'extinction des feux; la loi du 16 décembre 1811 a reconnu comme préférable, parce qu'il donne lieu à moins de surprises, le système des soumissions cachetées.

Règlement sur les adjudications. — Les bases des formes à suivre pour les adjudications sont écrites dans deux ordonnances royales, l'une du 10 mai 1829, l'autre du 4 décembre 1836.

Ordonnance du 10 *mai* 1829. (Extrait.)

TITRE III. — *Formes à suivre dans l'adjudication des travaux.*

Art. 9. — Les adjudications relatives aux travaux dépendant de l'administration des ponts et chaussées auront lieu à l'avenir sur un seul concours, et par voie de soumissions cachetées.

Le délai du concours sera au moins d'un mois. Toutefois, il pourra être réduit, dans les cas d'urgence, et avec l'autorisation du directeur général des ponts et chaussées.

Art. 10. — Nul ne sera admis à concourir, s'il n'a les qualités requises pour entreprendre les travaux et en garantir le succès. A cet effet, chaque concurrent sera tenu de fournir un certificat constatant sa capacité, et de présenter un acte régulier ou au moins une promesse valable de cautionnement : ce certificat et cet acte ou cette promesse seront joints à la soumission; mais celle-ci sera placée sous un second cachet.

Il ne sera pas exigé de certificat de capacité pour la fourniture des matériaux destinés à l'entretien des routes, ni pour les travaux de terrassements dont l'estimation ne s'élèvera pas à plus de 15,000 francs.

Art. 11. — Les paquets seront reçus cachetés par le préfet, le conseil de préfecture assemblé, en présence de l'ingénieur en chef. Ils seront immédiatement rangés sur le bureau, et recevront un numéro dans l'ordre de leur présentation.

Art. 12. — A l'instant fixé pour l'ouverture des paquets, le premier cachet sera rompu publiquement, et il sera dressé un état des pièces contenues sous ce premier cachet. L'état dressé, les concurrents se retireront de la salle de l'adjudication, et le préfet, après avoir consulté les membres du conseil de préfecture et l'ingénieur en chef, arrêtera la liste des concurrents agréés.

Art. 13. — Immédiatement après, la séance redeviendra publique; le préfet annoncera sa décision. Les soumissions seront alors ouvertes publiquement, et le soumissionnaire qui aura fait l'offre d'exécuter les travaux aux conditions les plus avantageuses sera déclaré adjudicataire.

Art. 14. — Néanmoins, si les prix de la soumission excédaient ceux du projet approuvé, le préfet surseoirait à l'adjudication; il en rendrait compte au directeur général des ponts et chaussées, qui lui transmettrait des instructions conformes aux circonstances.

Art. 15. — Lorsqu'un certificat de capacité

n'aura pas été admis, la soumission qui l'accompagnera ne sera pas ouverte.

Art. 16. — Toute soumission qui ne sera pas exactement conforme au modèle sera déclarée nulle et non avenue.

Art. 17. — Il sera dressé, pour chaque adjudication, un procès-verbal de toutes les opérations ci-dessus indiquées.

Une copie de ce procès-verbal sera transmise immédiatement, avec les pièces qui devront l'accompagner, au directeur général des ponts et chaussées, dont l'approbation sera nécessaire pour rendre l'adjudication valable et définitive.

Toutefois, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, les adjudications relatives aux travaux d'entretien et de réparations ordinaires deviendront valables et définitives par la seule approbation du préfet.

Art. 18. — Nonobstant les dispositions qui précèdent, et lorsque la dépense des travaux n'excédera pas 5,000 francs, le préfet pourra, dans les cas urgents, recevoir des soumissions isolées et sans concours.

Art. 19. — Dans certaines circonstances, et lorsqu'il ne s'agira que de travaux neufs dont la dépense n'excédera pas 15,000 francs, le préfet pourra déléguer au sous-préfet la faculté de passer l'adjudication au chef-lieu de la sous-préfecture; le sous-préfet suivra les formes et les dispositions ci-dessus indiquées; il sera assisté du maire du chef-lieu de la sous-préfecture, de deux membres du conseil d'arrondissement et d'un ingénieur ordinaire.

Art. 20. — Le montant du cautionnement n'excédera pas le trentième de l'estimation des travaux, déduction faite de toutes les sommes portées à valoir pour cas imprévus, indemnités de terrains et ouvrages en régie.

Ce cautionnement sera mobilier ou immobilier, à la volonté des soumissionnaires. Les valeurs mobilières ne pourront être que des effets publics ayant cours sur la place.

Ordonnance du 4 décembre 1836. — Règlement sur les marchés passés au nom de l'Etat.

Louis-Philippe, etc.,

Vu la loi du 31 janvier 1833, portant, art. 12 : « Une ordonnance royale réglera les formalités à suivre à l'avenir dans tous les marchés passés au nom du gouvernement »;

Vu les avis et propositions de nos ministres de la guerre, de la marine, des affaires étrangères, de l'intérieur, des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, de la justice et des cultes et de l'instruction publique;

Vu le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances;

Notre conseil d'Etat entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1. — Tous les marchés au nom de l'Etat seront faits avec concurrence et publicité, sauf les exceptions mentionnées en l'article suivant.

Art. 2. — Il pourra être traité de gré à gré :

1° Pour les fournitures, transports et travaux dont la dépense totale n'excédera pas 10,000 francs, ou, s'il s'agit d'un marché passé pour plusieurs années, dont la dépense annuelle n'excédera pas 3,000 francs;

2° Pour toute espèce de fournitures, de transports ou travaux, lorsque les circonstances exigeront que les opérations soient tenues secrètes : ces marchés devront être préalablement autorisés par nous, sur un rapport spécial ;

3° Pour les objets dont la fabrication est exclusivement attribuée à des porteurs de brevets d'invention ou d'importation;

4° Pour les objets qui n'auraient qu'un possesseur unique;

5° Pour les ouvrages et les objets d'art et de précision dont l'exécution ne peut être confiée qu'à des artistes éprouvés;

6° Pour les exploitations, fabrications et fournitures qui ne seraient faites qu'à titre d'essai;

7° Pour les matières et denrées qui, à raison de leur nature particulière, et de la spécialité de l'emploi auquel elles sont destinées, doivent être achetées et choisies aux lieux de production, ou livrées, sans intermédiaire, par les producteurs eux-mêmes;

8° Pour les fournitures, transports ou travaux qui n'auraient été l'objet d'aucune offre aux adjudications, ou à l'égard desquels il n'aurait été proposé que des prix inacceptables; toutefois, lorsque l'administration aura cru devoir arrêter et faire connaître un maximum de prix, elle ne devra pas dépasser ce maximum;

9° Pour les fournitures, transports ou travaux qui, dans le cas d'urgence évidente, amené par des circonstances imprévues, ne pourront pas subir les délais des adjudications;

10° Pour les affrètements passés aux cours des places, par l'intermédiaire de courtiers, et pour les assurances sur les chargements qui s'ensuivent;

11° Pour les achats de tabacs ou de salpêtre indigène, dont le mode est réglé par une législation spéciale;

12° Pour le transport des fonds du Trésor.

Art. 3. — Les adjudications publiques, relatives à des fournitures, à des travaux, à des exploitations ou fabrications, qui ne pourraient être sans inconvénient livrés à une concurrence illimitée, pourront être soumises à des restrictions qui n'admettront à concourir que des personnes préalablement reconnues capables par l'administration, et produisant

les titres justificatifs exigés par le cahier des charges.

Art. 4. — Le mode d'approvisionnement des tabacs exotiques employés par l'administration sera déterminé par un règlement spécial.

Art. 5. — Les cahiers des charges détermineront la nature et l'importance des garanties que les fournisseurs ou entrepreneurs auront à produire, soit pour être admis aux adjudications, soit pour répondre de l'exécution de leurs engagements. Ils détermineront aussi l'action que l'administration exercera sur ces garanties, en cas d'inexécution de ces engagements.

Art. 6. — L'avis des adjudications à passer sera publié, sauf les cas d'urgence, un mois à l'avance, par la voie des affiches et par tous les moyens ordinaires de publicité.

Cet avis fera connaître :

1° Le lieu où l'on pourra prendre connaissance du cahier des charges;

2° Les autorités chargées de procéder à l'adjudication;

3° Le lieu, le jour et l'heure fixés pour l'adjudication.

Art. 7. — Les soumissions devront toujours être remises cachetées en séance publique. Lorsqu'un maximum de prix ou un minimum de rabais aura été fixé à l'avance par le ministre ou par le fonctionnaire qu'il aura délégué, ce maximum ou ce minimum devra être déposé cacheté sur le bureau, à l'ouverture de la séance.

Art. 8. — Dans le cas où plusieurs soumissionnaires auraient offert le même prix, et où ce prix serait le plus bas de ceux portés dans les soumissions, il sera procédé, séance tenante, à une réadjudication, soit sur de nouvelles soumissions, soit à extinction des feux, entre ces soumissionnaires seulement.

Art. 9. — Les résultats de chaque adjudication seront constatés par un procès-verbal relatant toutes les circonstances de l'opération.

Art. 10. — Il pourra être fixé par le cahier des charges un délai pour recevoir des offres de rabais sur le prix de l'adjudication. Si pendant ce délai, qui ne pourra pas dépasser trente jours, il est fait une ou plusieurs offres de rabais d'au moins 10 p. 100 chacune, il sera procédé à une réadjudication entre le premier adjudicataire et l'auteur ou les auteurs des offres de rabais, pourvu que ces derniers aient, préalablement à leurs offres, satisfait aux conditions imposées par le cahier des charges pour pouvoir se présenter aux adjudications.

Art. 11. — Les adjudications et réadjudications seront toujours subordonnées à l'approbation du ministre compétent, et ne seront valables et définitives qu'après cette approbation, sauf les exceptions spécialement autorisées et rappelées dans le cahier des charges.

Art. 12. — Les marchés de gré à gré seront passés par nos ministres ou par les fonctionnaires qu'ils auront délégués à cet effet. Ils auront lieu :

1° Soit sur un engagement souscrit à la suite d'un cahier des charges;

2° Soit sur soumission souscrite par celui qui propose de traiter;

3° Soit sur correspondance, suivant les usages du commerce.

Il pourra y être suppléé par des achats faits sur simple facture, pour les objets qui devront être livrés immédiatement, et dont la valeur n'excédera pas 500 francs.

Les marchés de gré à gré passés par les délégués d'un ministre et les achats qu'ils auront faits, seront toujours subordonnés à son approbation, à moins, soit de nécessité résultant de force majeure, soit d'une autorisation spéciale ou dérivant des règlements; circonstances qui devront être relatées dans lesdits marchés, ou dans les décisions approbatives des achats.

Art. 13. — Les dispositions de la présente ordonnance ne sont point applicables aux marchés passés aux colonies ou hors du territoire français, ni aux travaux que l'administration se trouve dans la nécessité d'exécuter en régie ou à la journée.

Art. 14. — Les décrets et ordonnances relatifs aux marchés pour les diverses branches des services publics continueront à recevoir leur exécution en tout ce qui n'est pas contraire à la présente ordonnance.

Circulaire du ministre des travaux publics du 30 septembre 1878. (Extrait.)

D'après les ordonnances précitées, « tout se passe au grand jour, en présence des intéressés; mais il peut arriver, et il arrive, en effet, qu'ainsi assemblés à la préfecture, à la même heure, les concurrents en profitent pour s'entendre aux dépens de l'État. Ils pressentent leurs dispositions réciproques et quelquefois se coalisent pour écarter la concurrence, — quelques entrepreneurs fréquentent même les adjudications sans aucun désir d'y prendre part, et uniquement avec l'intention de se faire acheter leur abstention. »

Pour remédier à cet inconvénient, on propose de décider que le dépôt, au lieu de s'effectuer en séance publique, devra se faire par lettre chargée avant le jour de l'adjudication.

Cette manière de procéder, déjà pratiquée de 1803 à 1824, a le tort d'exposer les représentants de l'administration à des soupçons qui ne sont accueillis que trop facilement par l'opinion publique. — La règle générale du dépôt des soumissions en séance du conseil de préfecture doit donc être maintenue; mais elle ne fait pas obstacle à ce que les entre-

preneurs fassent parvenir leurs soumissions au préfet par la poste si cela leur convient.

M. le ministre a décidé, en conséquence, qu'il y a lieu à l'avenir d'insérer, dans les affiches annonçant l'adjudication, à la suite de l'article relatant les conditions du dépôt des paquets, telles que les prescrivent les ordonnances de 1829 et de 1836, la disposition suivante :

« Les concurrents pourront toutefois faire parvenir leurs soumissions, avec les pièces exigées par l'art. 10 de l'ordonnance du 10 mai 1829, par lettre chargée au préfet, avant le jour de l'adjudication. Cette lettre chargée devra porter extérieurement une mention indiquant la nature du contenu et avertissant qu'elle ne doit pas être ouverte avant l'adjudication. Les lettres chargées, ainsi parvenues au préfet, seront déposées par lui sur le bureau, après la remise des paquets des concurrents en séance publique. »

Dans les départements où il est d'usage de recueillir les paquets dans une boîte avant l'heure de l'adjudication, il conviendra de stipuler, en outre, dans les affiches, d'une part, que « l'emploi de ce moyen demeure facultatif et ne fait pas obstacle à ce que les entrepreneurs qui n'en auraient pas profité soient admis à remettre leurs soumissions entre les mains du préfet, en séance publique et jusqu'au dernier moment »; et d'autre part que, « dans ce cas, la boîte déposée sur le bureau, au commencement de la séance, ne devra être ouverte qu'après la remise des soumissions en séance publique ».

Moyens de publicité. — Afin d'obtenir des adjudications tout le bénéfice qu'elles peuvent donner sous le rapport de la concurrence, il importe, surtout quand il s'agit de travaux considérables, de les faire connaître même aux entrepreneurs éloignés susceptibles de soumissionner.

L'avis des adjudications doit être publié un mois à l'avance; cette prescription, inscrite dans l'ordonnance du 4 décembre 1836, rappelée dans le règlement de la comptabilité du 16 septembre 1843, a été confirmée par une circulaire ministérielle du 11 août 1850, qui fixe en outre d'autres moyens de publicité.

Circulaire du ministre des travaux publics, 11 août 1850; moyens de publicité.

1° Toute adjudication de travaux publics sera annoncée par la voie des affiches tant dans le département où les travaux devront être exécutés que dans les départements circonvoisins, et par un avis inséré dans un ou plusieurs journaux du lieu désigné pour l'ouverture du concours.

2° Lorsque la mise à prix s'élèvera à plus de 50,000 francs, indépendamment des moyens de publicité mis en usage dans les départements, l'avis de l'adjudication sera inséré dans le *Moniteur*, et, en outre, dans un ou plusieurs journaux de la capitale.

3° Les journaux du département dans lesquels les avis d'adjudication devront être insérés seront désignés par le préfet.

Les journaux de la capitale dans lesquels devront avoir lieu de semblables insertions seront désignés par le ministère des travaux publics.

4° Conformément aux cahiers des charges, tous les frais d'affiches et d'insertion dans les journaux seront remboursés par l'adjudicataire.

Je vous prie, monsieur le préfet, de veiller, en ce qui vous concerne, à l'exécution de ce règlement, qui tend à donner aux adjudications une publicité toujours en rapport avec l'importance des travaux.

J'aurai soin de vous faire connaître, le cas échéant, les journaux de la capitale qui auront à réclamer auprès de vous le prix d'insertions faites sur la demande de mon administration.

Circulaire du ministre des travaux publics, 7 novembre 1874.

La circulaire précédente a été complétée et modifiée par une autre circulaire ministérielle du 23 avril 1856, qui a été elle-même remaniée par une circulaire du 7 novembre 1874, dont voici un extrait :

1° Les adjudications dont le prix s'élèvera à 30,000 francs et au-dessus seront insérées au *Journal des travaux publics* et les frais de ces annonces seront payés à raison de vingt centimes la ligne;

2° Les adjudications de 10,000 à 30,000 francs seront publiées gratuitement dans ledit journal;

3° Les adjudications au-dessous de 10,000 francs ne seront annoncées et publiées que dans la localité.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que, pour les adjudications de 30,000 francs et au-dessus, les avis qui les concernent seront également insérés au *Journal officiel*.

Je vous prie, monsieur le préfet, de vouloir bien, pour l'exécution des diverses dispositions qui précèdent, continuer de m'adresser exactement cinq exemplaires des affiches relatives aux adjudications dépendant du service du ministère des travaux publics, quel que soit le chiffre d'évaluation des travaux.

Vous voudrez bien d'ailleurs vous entendre directement avec le *Journal des travaux publics* pour le payement des frais d'annonces des adjudications de 30,000 francs et au-dessus.

Modèle de soumission. — Le modèle de soumission a été arrêté par une circulaire du ministre des travaux publics du 10 juillet 1858 :

Je soussigné (*nom, prénoms, profession et demeure*), faisant élection de domicile à....., après avoir pris connaissance (*mentionner le devis et les pièces communiquées, et désigner les travaux auxquels elles s'appliquent*), lesquels travaux sont évalués ensemble à......, non compris une somme à valoir......

Me soumets et m'engage à exécuter lesdits travaux conformément aux conditions du devis, et moyennant les prix d'application du bordereau, sur lesquels je consens un rabais de (*en toutes lettres*) francs (*sans fraction*) par cent francs;

M'engage, en outre, à payer les frais d'affiches et de publication, ceux de timbre et d'expédition du devis, du bordereau des prix et du détail estimatif, ainsi que du procès-verbal d'adjudication, enfin le droit d'enregistrement auquel la présente soumission pourra donner lieu si elle est acceptée.

Fait à....., le..... 18

(*Signature du soumissionnaire.*)

Lorsqu'il y aura plusieurs entrepreneurs, on mettra :

« Nous soussignés....., nous obligeons conjointement et solidairement..... »

La signature est indispensable; sans elle, l'engagement est nul.

Interdiction des rabais fractionnaires. — Ce modèle de soumission a été rappelé et complété par une circulaire du ministre des travaux publics, du 16 juin 1859, reproduite ci-après :

Monsieur le préfet, à ma circulaire du 10 juillet 1858 se trouvait joint un modèle de soumission auquel doivent se conformer les entrepreneurs qui veulent concourir pour les adjudications des travaux concernant le service des ponts et chaussées.

J'ai eu occasion de remarquer que cette formule n'est pas partout exactement suivie. Dans plusieurs départements, en effet, on continue à admettre des rabais fractionnaires, bien que, d'après la formule adoptée, on ne doive accepter que des rabais sans fraction de franc.

J'ai lieu de craindre, monsieur le préfet, que les avantages du mode prescrit par l'administration n'aient pas été suffisamment appréciés. Je crois donc devoir les signaler à votre attention.

L'interdiction des rabais fractionnaires a pour but, d'une part, de simplifier les comptes et, de l'autre, d'éviter des embarras et des difficultés dans les adjudications. Cette dernière considération a surtout de la valeur dans les petites adjudications auxquelles concourent des entrepreneurs souvent illettrés. La désignation des fractions faite d'une manière incomplète ou fautive dans les soumissions a quelquefois soulevé des questions fort épineuses, dont la solution n'a pu être donnée immédiatement et a embarrassé l'administration. Il est dans l'intérêt de toutes les parties contractantes qu'on fasse disparaître des adjudications cette cause de difficultés.

Il y aurait sans doute contre le maintien de la formule une objection très-grave, si le Trésor devait être privé du bénéfice que peut lui procurer un rabais fractionnaire; mais il semble difficile d'admettre qu'il en soit ainsi. L'examen de la question a même donné lieu de penser que la suppression des rabais fractionnaires doit amener plus souvent, dans les adjudications régulières, l'égalité dans les rabais de divers concurrents et, par suite, l'ouverture de nouvelles enchères, circonstance généralement favorable à l'administration.

Bien plus, en cas de collusion de la part de plusieurs entrepreneurs, la suppression du rabais fractionnaire est de nature à gêner les conventions illégales.

Il convient donc, monsieur le préfet, de maintenir l'interdiction absolue, dans les rabais, de toute fraction de franc, et afin qu'il soit bien entendu que cette interdiction est de rigueur, les affiches devront toujours contenir, indépendamment du modèle de soumission, la clause suivante :

« Conformément à l'ordonnance du 10 mai 1829, toute soumission qui ne sera pas exactement conforme au modèle ci-dessous sera *déclarée nulle et non avenue.* »

Marche à suivre en cas de rabais égaux. — La marche à suivre en cas de rabais égaux a été fixée par une circulaire du ministre des travaux publics, du 31 juillet 1877 :

Monsieur le préfet, d'après les règlements généraux de la comptabilité publique, lorsque, dans un concours ouvert pour une adjudication de travaux publics, plusieurs soumissions stipulent un rabais égal et que ce rabais est le plus fort, on ouvre immédiatement un concours entre les concurrents, et l'on adjuge les travaux à celui d'entre eux qui a souscrit le rabais le plus considérable.

Dans une circonstance récente où cette marche a été suivie, deux concurrents demeurés seuls en présence, ont ajouté chacun 1 p. 100 à leurs premières offres, et comme on les invitait à concourir de nouveau, ils ont déclaré qu'ils ne pouvaient faire un rabais plus fort, et qu'il serait inutile de tenter une nouvelle épreuve. Le bureau déclara alors qu'il n'y avait pas adjudication.

Il importe, monsieur le préfet, de prévenir le retour d'un pareil incident.

J'ai décidé, en effet, que, dans le cas où, comme dans l'exemple que je viens de citer, on arriverait à un résultat négatif, il serait procédé par voie du sort. Il conviendra donc, désormais, d'insérer dans les affiches annon-

çant l'ouverture des concours, une condition ainsi conçue :

« Dans le cas où le rabais le plus fort aurait été souscrit par plusieurs soumissionnaires, un nouveau concours sera ouvert séance tenante, entre ces soumissionnaires seulement. Les rabais de la nouvelle adjudication ne pourront être inférieurs à ceux de la première.

« Si cette tentative amenait encore pour rabais maximum des chiffres égaux, il serait procédé à un tirage au sort entre les soumissionnaires qui les ont souscrits. »

Du remboursement des frais d'adjudication. — D'après l'art. 7 du cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, l'entrepreneur verse à la caisse du trésorier-payeur général les frais du marché dont l'état est arrêté par le préfet et qui ne peuvent être autres que ceux d'affiches et de publications, ceux de timbre et d'expédition du devis, du bordereau des prix, du détail estimatif et du procès-verbal d'adjudication, et le droit fixe d'enregistrement de 1 franc.

Le droit fixe d'enregistrement n'est plus de 1 franc, mais de 2 francs (art. 8 de la loi de finances du 15 mai 1850), non compris les décimes fixés par les lois récentes. (Voir *Enregistrement.*)

Une circulaire du ministre des travaux publics du 17 avril 1867 a réglé, de concert avec le ministre des finances, les dispositions à suivre pour le recouvrement et la répartition des frais du marché. Voici un extrait de cette circulaire :

« Aussitôt après l'adjudication, le préfet adressera au trésorier-payeur général l'état approximatif des frais à payer par l'adjudicataire. Ce dernier versera immédiatement le montant de l'état entre les mains du trésorier-payeur général, qui lui délivrera un récépissé à talon et demeurera d'ailleurs chargé du soin d'acquitter les frais, sur le vu de factures, bons ou états visés par le préfet. Lorsque les frais auront été complètement soldés, l'entrepreneur sera remboursé, s'il y a lieu, de la somme versée par lui en excédant, sur la représentation de son récépissé, au dos duquel il donnera quittance des sommes payées.

« Ces mesures paraissent de nature à assurer dans les conditions les plus faciles et les plus régulières à la fois le payement de frais que l'article 7 du cahier des clauses et conditions générales met à la charge des entrepreneurs, et vous voudrez bien remarquer, monsieur le préfet, qu'elles présentent, entre autres avantages, celui d'exonérer pour l'avenir les préfectures des avances auxquelles elles avaient été tenues jusqu'ici en ce qui touche les frais de timbre et d'enregistrement : la somme destinée à couvrir ces frais et qui figurera dans l'état remis au trésorier-payeur général pourra, en effet, aussitôt après le versement de l'adjudicataire et préalablement à l'enregistrement du procès-verbal, être touchée sur la production d'un bon signé de vous, par la personne que vous aurez chargée de ce soin. »

Parmi les frais à la charge de l'entrepreneur, le cahier des clauses et conditions générales cite le droit fixe d'enregistrement de 1 franc. Cette mention a donné lieu à quelques-uns de messieurs les préfets de rappeler qu'aux termes de l'article 8 de la loi de finances du 15 mai 1850 le moindre droit fixe d'enregistrement pour les actes civils et administratifs doit être de 2 francs, sauf une exception qui n'est pas applicable dans l'espèce.

L'administration, monsieur le préfet, au moment où elle a arrêté le nouveau cahier des clauses et conditions générales, n'avait point perdu de vue la disposition dont il s'agit ; elle n'a pas jugé néanmoins qu'il y eût lieu de modifier dans ce cahier la désignation consacrée par un long usage, le taux du droit fixe pouvant nécessairement subir de nouvelles variations, et elle s'est bornée en conséquence à reproduire à cet égard les termes des cahiers des clauses et conditions générales de 1811 et de 1833. Il est bien entendu d'ailleurs que, tant que la législation actuelle sera en vigueur, les préposés de l'enregistrement auront à percevoir la somme de 2 francs pour les procès-verbaux d'adjudication comme pour tous autres actes civils et administratifs primitivement tarifés à 1 franc.

Approbation des adjudications. — D'après le décret du 13 avril 1861 sur la décentralisation administrative, les préfets statuent, sans l'autorisation du ministre, mais sur l'avis ou la proposition des ingénieurs en chef, sur l'approbation des adjudications autorisées par le ministre, pour travaux imputables sur les fonds du Trésor ou des départements, dans tous les cas où les soumissions ne renferment aucune clause extraconditionnelle et où il n'aurait été présenté aucune réclamation ou protestation.

La circulaire du ministre des travaux publics du 5 août 1861 s'exprime en ces termes à ce sujet :

« Il résulte de ces dispositions, monsieur le préfet, que toutes les adjudications, quel qu'en soit le montant, deviennent définitives par votre seule approbation. Vous aurez seulement à m'en faire connaître immédiatement le résultat ; c'est un soin auquel je vous prie de ne pas manquer. Je n'ai pas besoin de vous faire remarquer que l'autorisation de procéder aux adjudications demeure, comme par le passé, dans mes attributions.

« Vous aurez d'ailleurs à me soumettre les offres extraconditionnelles que vous seriez

d'avis d'accepter, c'est-à-dire les soumissions qui s'écarteraient des conditions du marché, notamment celles qui stipuleraient des augmentations de prix.

« C'est également à l'administration supérieure qu'il appartiendra de statuer sur les adjudications qui auront donné lieu à des réclamations ou protestations. Vous voudrez bien, dans ce cas, m'adresser toutes les pièces de l'affaire, avec votre avis et celui de M. l'ingénieur en chef, sur les incidents qui se seraient produits.

« J'ajoute que, lorsqu'à raison de la nature de certains travaux ou de leur urgence vous reconnaîtrez, d'accord avec M. l'ingénieur en chef, la nécessité de traiter de gré à gré avec un entrepreneur, en dehors du mode de publicité et de concurrence voulu par les règlements, la soumission ne pourra être acceptée qu'avec mon autorisation. »

D'après la loi du 10 août 1871 sur les conseils généraux, c'est la commission départementale qui, après avis ou proposition du préfet, fixe l'époque de l'adjudication des travaux d'utilité publique.

Adjudications des chemins vicinaux.— Elles sont réglées par les articles 40 à 52 du règlement général sur les chemins vicinaux du 19 avril 1872 :

Formes à suivre pour les adjudications.

Art. 40.— Les adjudications des travaux des chemins de grande communication et d'intérêt commun seront passées à la préfecture par le préfet ou son délégué, président, et deux membres du conseil général ou d'arrondissement, assistés de l'agent voyer en chef.

Lorsque les travaux devront s'exécuter sur le territoire d'un seul arrondissement, l'adjudication pourra être passée à la sous-préfecture par le sous-préfet, président, deux membres du conseil général ou d'arrondissement, et en présence de l'agent voyer en chef ou de l'agent voyer d'arrondissement.

Les membres du conseil général ou d'arrondissement appelés à assister aux adjudications seront, suivant le cas, désignés par le préfet ou le sous-préfet.

Pour les chemins vicinaux ordinaires, les adjudications seront passées, soit dans la commune de la situation des travaux, soit au chef-lieu de canton, soit à la sous-préfecture. Le bureau se composera du maire, président, et de deux conseillers municipaux. Le receveur municipal et l'agent voyer assisteront à ces adjudications.

L'absence des personnes ci-dessus désignées, autres que le président, et dûment convoquées, n'empêchera pas l'adjudication.

Art. 41.— Les travaux des chemins de grande communication et d'intérêt commun seront généralement adjugés par ligne, sauf la division en plusieurs lots pour une même ligne, si l'importance des travaux l'exige.

Pour les chemins vicinaux seulement, on pourra réunir dans un même lot tous les travaux à faire dans une commune, à la condition de les diviser, s'il y a lieu, en trois sections : entretiens, grosses réparations, travaux neufs.

Art. 42. — Les adjudications seront annoncées au moins vingt jours à l'avance par des affiches placardées tant au chef-lieu du département que dans les principales communes des arrondissements et dans celles où seront situés les travaux. Elles seront portées à la connaissance des entrepreneurs par tous les moyens de publicité.

Les affiches indiqueront sommairement :

Le lieu, le jour, l'heure et le mode fixés pour l'adjudication et le dépôt des soumissions ;

Les autorités chargées d'y procéder ;

La nature des travaux, le montant de la dépense prévue et du cautionnement à fournir, et le lieu où l'on pourra prendre connaissance des pièces du projet;

Enfin, le modèle des soumissions.

Dans le cas d'urgence, le délai de vingt jours ci-dessus indiqué pourra être réduit, sans jamais être inférieur à dix jours.

Art. 43.— Les adjudications se feront au rabais et sur soumissions cachetées; le rabais s'appliquera non au montant total du devis, mais aux prix de la série servant de base aux évaluations. Dans le cas où il serait nécessaire de fixer préalablement un minimum de rabais, ce minimum sera déterminé par le président, sur l'avis de l'agent voyer assistant à l'adjudication, et déposé, sous enveloppe cachetée, sur le bureau, à l'ouverture de la séance.

Art. 44. — Les soumissions seront toujours placées seules dans une enveloppe cachetée portant la désignation des travaux et le nom de l'entrepreneur. Cette première enveloppe formera, avec les certificats de capacité, s'ils sont exigés, et les pièces constatant le versement du cautionnement ou un engagement valable de le fournir, un paquet également cacheté portant aussi la désignation des travaux.

Tous les paquets déposés par les concurrents seront rangés sur le bureau par le fonctionnaire qui présidera à l'adjudication et recevront un numéro d'ordre.

Art. 45. — A l'instant fixé par l'affiche, le premier cachet de chaque paquet sera rompu publiquement, et il sera dressé un état des pièces qui s'y trouveront renfermées. Le public et les concurrents se retireront de la salle d'adjudication, et le bureau, après avoir pris l'avis de l'agent voyer et du comptable présents, arrêtera la liste des concurrents agréés.

En cas de partage dans le vote du bureau, la voix du président sera prépondérante. Il en sera de même pour toutes les questions qui pourraient être soulevées pendant l'adjudication.

Art. 46. — Immédiatement après, la séance redeviendra publique, et le président fera connaître les concurrents agréés. Les soumissions présentées par ces derniers seront ouvertes publiquement. Toute soumission non conforme au modèle indiqué par les affiches sera déclarée nulle.

Les concurrents qui ne sauraient pas écrire pourront faire signer leur soumission par un fondé de procuration verbale, sous la condition de le déclarer avant l'ouverture de leur soumission au fonctionnaire qui présidera l'adjudication.

Art. 47. — Le concurrent qui aura fait l'offre d'exécuter les travaux aux conditions les plus avantageuses sera déclaré adjudicataire, si son rabais remplit les conditions du minimum fixé conformément à l'art. 43, et si, à défaut de la fixation de ce minimum, sa soumission ne comporte pas d'augmentation sur les prix prévus.

Dans le cas où le rabais le plus avantageux serait offert par plusieurs concurrents, il sera procédé, séance tenante, entre ceux-ci, à une nouvelle adjudication sur soumissions cachetées. Les rabais de la nouvelle adjudication ne pourront être inférieurs à ceux de la première.

Si les concurrents maintiennent les rabais primitifs, le bureau désignera, après avoir pris l'avis de l'agent voyer, celui des concurrents qui devra être déclaré adjudicataire.

Art. 48. — Il sera dressé, pour chaque adjudication, un procès-verbal qui relatera toutes les circonstances de l'opération.

Art. 49. — Les adjudications ne seront définitives qu'après l'approbation du préfet.

Dans les vingt jours de la date de cette approbation, la minute du procès-verbal sera soumise à l'enregistrement. Il ne pourra en être délivré ni expédition, ni extrait qu'après l'accomplissement de cette formalité.

Art. 50. — Le cautionnement à fournir par les adjudicataires sera versé à la caisse du trésorier-payeur général ou à celle des receveurs particuliers pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun, et à la caisse du receveur municipal pour les chemins vicinaux ordinaires.

Art. 51. — Les adjudicataires payeront les frais de timbre et d'enregistrement des procès-verbaux d'adjudication, ceux d'expédition sur papier timbré des devis et cahier des charges dont il leur sera fait remise, ainsi que ceux d'affiches et autres publications, s'il y a lieu. Il ne pourra rien être exigé d'eux au-delà de ces frais.

Art. 52. — Après une tentative infructueuse d'adjudication, les travaux pourront, avec l'autorisation du préfet, donner lieu à un marché de gré à gré lorsqu'on trouvera un soumissionnaire s'engageant à les exécuter sans augmentation de prix, aux conditions du devis et du cahier des charges.

Mais si, à défaut de cette soumission, on reconnaît la nécessité d'augmenter certains prix et de modifier les conditions du cahier des charges, il sera procédé à une nouvelle tentative d'adjudication, après avoir opéré sur les pièces du projet les changements adoptés.

Dans le cas où cette seconde tentative serait infructueuse, on pourra recourir à un marché de gré à gré pour l'ensemble du projet, ou bien à plusieurs marchés distincts, en scindant les travaux soit en lots moins importants, soit selon leur nature.

Le préfet pourra aussi autoriser l'exécution par voie de régie, après la seconde tentative infructueuse d'adjudication.

Adjudication des travaux communaux. — Les projets de travaux sont soumis au conseil municipal, qui délibère sur ces projets, sur leur mode d'exécution et les conditions à stipuler (loi du 18 juillet 1837); le dossier est adressé au sous-préfet qui le transmet au préfet avec son avis. — Le préfet approuve le projet, s'il y a lieu, sauf les exceptions de la loi du 24 juillet 1867, et décide si la commune traitera de gré à gré ou procédera à une adjudication.

. . . L'adjudication est passée par le maire, assisté de deux conseillers municipaux désignés dans l'ordre du tableau. Le receveur municipal doit assister à l'adjudication (L. 18 juillet 1837). Les difficultés qui s'élèvent pendant l'opération sont tranchées par le maire et les deux conseillers, à la majorité des voix. Les recours sont portés devant le conseil de préfecture.

La procédure à suivre pour les adjudications est réglée par l'ordonnance suivante :

Ordonnance du 14 novembre 1837.

Art. 1. — Toutes les entreprises pour travaux et fournitures au nom des communes et des établissements de bienfaisance seront données avec concurrence et publicité, sauf les exceptions ci-après.

Art. 2. — Il pourra être traité de gré à gré, sauf approbation par le préfet, pour les travaux et fournitures dont la valeur n'excédera pas 3,000 francs. — Il pourra également être traité de gré à gré, à quelque somme que s'élèvent les travaux et fournitures, mais avec l'approbation du ministre de l'intérieur : — 1° pour les objets dont la fabrication est exclusivement attribuée à des porteurs de brevets d'invention ou d'importation; — 2° pour

les objets qui n'auraient qu'un possesseur unique; — 3° pour les ouvrages et les objets d'art et de précision dont l'exécution ne peut être confiée qu'à des artistes éprouvés; — 4° pour les exploitations, fabrications et fournitures qui ne seraient faites qu'à titre d'essai; — 5° pour les matières et denrées qui, à raison de leur nature particulière et de la spécialité de l'emploi auquel elles sont destinées, doivent être achetées et choisies aux lieux de production ou livrées sans intermédiaire par les producteurs eux-mêmes; — 6° pour les fournitures ou travaux qui n'auraient été l'objet d'aucune offre aux adjudications, et à l'égard desquels il n'aurait été proposé que des prix inacceptables : toutefois l'administration ne devra pas dépasser le maximum arrêté conformément à l'art. 7; — 7° pour les fournitures et travaux qui, dans les cas d'urgence absolue et dûment constatée, amenés par des circonstances imprévues, ne pourraient pas subir les délais des adjudications.

Art. 3. — Les adjudications publiques relatives à des fournitures, à des travaux, à des exploitations ou fabrications qui ne pourraient être sans inconvénient livrés à une concurrence illimitée, pourront être soumises à des restrictions qui n'admettront à concourir que des personnes préalablement reconnues capables par l'administration, et produisant les titres justificatifs exigés par les cahiers des charges.

Art. 4. — Les cahiers des charges détermineront la nature et l'importance des garanties que les fournisseurs ou entrepreneurs auront à produire, soit pour être admis aux adjudications, soit pour répondre de l'exécution de leurs engagements; ils détermineront aussi l'action que l'administration exercera sur ces garanties, en cas d'inexécution de ces engagements. — Il sera toujours et nécessairement stipulé que tous les ouvrages exécutés par les entrepreneurs en dehors des autorisations régulières demeureront à la charge personnelle de ces derniers, sans répétition contre les communes ou les établissements.

Art. 5. — Les cautionnements à fournir par les adjudicataires seront réalisés à la diligence des receveurs des communes et des établissements de bienfaisance.

Art. 6. — L'avis des adjudications à passer sera publié, sauf les cas d'urgence, un mois à l'avance, par la voie des affiches et par tous les moyens ordinaires de publicité. — Cet avis fera connaître : — 1° le lieu où l'on pourra prendre connaissance du cahier des charges; 2° les autorités chargées de procéder à l'adjudication; — 3° le lieu, le jour et l'heure fixés pour l'adjudication.

Art. 7. — Les soumissions devront toujours être remises cachetées en séance publique. Un *maximum* de prix ou un *minimum* de rabais, arrêté d'avance par l'autorité qui procède à l'adjudication, devra être déposé cacheté sur le bureau à l'ouverture de la séance.

Art. 8. — Dans le cas où plusieurs soumissionnaires auraient offert le même prix, il sera procédé, séance tenante, à une adjudication entre ces soumissionnaires seulement, soit sur de nouvelles soumissions, soit à l'extinction des feux.

Art. 9. — Les résultats de chaque adjudication seront constatés par un procès-verbal relatant toutes les circonstances de l'opération.

Art. 10. — Les adjudications seront toujours subordonnées à l'approbation du préfet, et ne seront valables en définitive, à l'égard des communes et des établissements, qu'après cette approbation.

Questions diverses de jurisprudence. — Pour terminer ce que nous avons à dire des adjudications, nous donnerons le sommaire de quelques arrêts sur la matière rendus par le conseil d'État :

Le préfet ne peut, en procédant à l'adjudication d'une entreprise de travaux publics, modifier, par une déclaration faite en dehors des termes du cahier des charges, les clauses et conditions arrêtées par l'autorité supérieure (25 novembre 1852).

L'auteur d'une soumission déposée ne peut plus la retirer, même dans l'intervalle de l'adjudication à l'approbation ministérielle, lorsque le cahier des charges en contient la disposition expresse (18 juin 1846).

Lorsque le préfet de la Seine a refusé d'approuver une adjudication de travaux publics par application de l'ordonnance du 14 novembre 1837, il ne lui appartient pas de substituer un soumissionnaire à l'adjudicataire évincé, mais il doit faire procéder à une nouvelle adjudication (26 janvier 1877).

Des soumissionnaires, qui ont concouru à une adjudication de travaux publics, ne sont pas recevables à se plaindre de ce que les entrepreneurs déclarés adjudicataires n'auraient pas produit les certificats exigés par une clause du cahier des charges (29 novembre 1866).

L'adjudication par une commune, de matériaux à provenir de démolitions opérées pour l'ouverture d'une rue, a le caractère, non d'une vente de biens communaux, mais d'une entreprise de travaux publics, alors que les adjudicataires s'engagent, sous la surveillance et la direction de l'administration, à démolir des îlots bâtis et à déblayer les terrains dans un bref délai; — d'où il suit que l'adjudication ne devenait définitive qu'en vertu de l'approbation ultérieure du préfet (art. 10 de l'ordonnance du 14 novembre 1837) (1), et

(1) Il en aurait été autrement si le marché avait eu exclusivement la caractère de *vente de matériaux* (art. 46 de la loi du 18 juillet 1837, et comp. art. 47).

que, dès lors, le refus d'approbation constituait un acte de pure administration non susceptible d'être déféré au conseil d'Etat par la voie contentieuse. — L'irrégularité provenant du défaut d'approbation par le conseil municipal de modifications apportées par le préfet au cahier des charges d'une adjudication ne peut donner lieu à un recours pour excès de pouvoirs. — L'arrêté du préfet ne fait pas obstacle à ce que les réclamants puissent contester devant qui de droit, s'il s'y croient fondés, la régularité de l'adjudication (1) (13 février 1874).

ADMINISTRATION.

On distingue dans l'État trois pouvoirs, dont l'ensemble constitue la puissance souveraine : le pouvoir législatif, le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire qui émane du second. Nous indiquons les limites de chacun de ces pouvoirs aux mots: *Pouvoirs publics, Séparation des pouvoirs, Juridiction.*

Le pouvoir exécutif proprement dit offre deux grandes divisions : le *gouvernement* et l'*administration*, dont le chef suprême est le président de la République.

La définition du mot gouvernement varie suivant les auteurs ; généralement on entend par là l'ensemble de la puissance souveraine.

Mais, d'après M. Aucoc, le sens de ce mot est beaucoup plus restreint ; il désigne les attributions politiques du pouvoir exécutif, savoir : ses relations avec les deux Chambres et avec les puissances étrangères, la disposition de la force publique, le droit de grâce, la collation des titres de noblesse. Les décisions gouvernementales ne sont pas susceptibles de recours ; c'est aux membres des Chambres qu'il appartient de les attaquer par voie d'interpellation.

L'administration est l'ensemble des services publics qui assurent la vie du pays et de ses divisions territoriales, qui régissent et surveillent les intérêts collectifs de l'État, des départements, des communes et des établissements publics.

Le pouvoir législatif établit les règles à suivre ; le pouvoir exécutif, chargé d'appliquer ces règles, donne l'impulsion à tous les organes de la grande machine administrative.

L'autorité administrative est subordonnée à l'autorité législative et séparée de l'autorité judiciaire.

(1) Les modifications apportées au cahier des charges primitif avaient pour but d'obtenir le prix le plus élevé possible, dans l'intérêt de la ville. « Je reconnais, disait le ministre de l'intérieur, que le conseil municipal aurait dû être appelé à se prononcer sur ces modifications, avant la nouvelle adjudication. Mais il lui appartenait surtout d'en faire l'observation, et son silence équivaut à un acquiescement. »

(*Recueil des arrêts du conseil d'Etat.*)

Le domaine de l'administration comprend d'une manière générale : 1° l'organisation de la force publique pour la défense du pays ; 2° la sécurité publique, la police, la protection des hommes et des choses ; 3° l'assistance publique ; 4° la gestion de la fortune publique, perception des ressources et payement des dépenses ; 5° l'instruction et la morale publiques ; 6° les voies de communication et les autres sources de développement de la richesse publique.

Organisation de l'administration. — L'administration, à ses divers degrés qui se tiennent et se commandent les uns les autres, comprend trois catégories de fonctionnaires : les *agents*, les *conseils*, et les *juges*.

Il y a deux classes d'agents : les agents *directs* ou *autorités*, et les agents *auxiliaires*. Les premiers, investis d'une partie de la puissance publique, donnent des ordres obligatoires pour les tiers, tels sont les ministres, les préfets et les maires. Les seconds n'ont pas de pouvoir propre ; ils *préparent* les décisions, comme font les bureaux d'un ministère, ou les *exécutent*, comme font les agents des principaux services publics. — On distingue donc parmi les agents auxiliaires les agents de *préparation*, et les agents d'*exécution*.

L'autorité administrative, à ses divers degrés, est toujours exercée par un seul représentant ; le système des comités ou directoires, en usage à certaines époques de notre histoire, a complètement disparu, en vertu du principe posé par Rœderer en pluviôse an VIII : « administrer est le fait d'un seul homme, délibérer est le fait de plusieurs ».

A côté des autorités administratives existent des conseils consultatifs, dont ces autorités sont tenues dans certains cas de prendre l'avis, bien que cet avis ne doive pas être obligatoirement suivi ; en beaucoup de cas, l'avis est purement facultatif. En général, les conseils ont pour but d'éclairer les autorités sans enchaîner leur libre arbitre et en leur laissant la responsabilité de leurs décisions. Certains conseils cependant ont un pouvoir propre et rendent des décisions obligatoires pour les autorités qui relèvent d'eux.

Pour compléter l'administration, il faut en outre des juges chargés de régler les différends que soulève le fonctionnement des services publics ; ces juges ont un domaine distinct de celui des juridictions civiles. — On le trouvera défini au mot *Juridiction administrative*.

Administration générale. — L'administration générale est chargée des intérêts généraux ; elle étend ses ramifications jusque dans la dernière commune de France ; à sa tête est le président de la République, puis viennent les préfets, les sous-préfets, les maires, les commissaires de police.

1° *Président de la République.* — Le président de la République est le chef de l'administration. Ses pouvoirs sont réglés par la loi du 15 février 1875 relative à l'organisation des pouvoirs publics. — Il promulgue les lois, il en surveille et en assure l'exécution, il dispose de la force armée, il nomme à tous les emplois civils et militaires et règle les pensions.

Chacun de ses actes doit être contresigné par un ministre.

Il n'est responsable que dans le cas de haute trahison.

Pour assurer l'exécution des lois, le président procède par voie de règlements, en se maintenant toutefois dans les limites de ces lois dont il ne peut changer l'essence. — A moins qu'ils ne soient établis pour satisfaire à une disposition spéciale de la loi, les règlements du chef de l'Etat, pris en vertu du droit général qu'il tient de la Constitution, sont des règlements simples.

Lorsque ces règlements résultent d'une délégation spéciale inscrite dans la loi, ils prennent le nom de règlements d'administration publique et doivent être rédigés par le conseil d'État. Loi du 24 mai 1872.

En fait, les règlements simples sont eux-mêmes presque toujours élaborés par le conseil d'État.

En dehors des règlements généraux, le président procède par *décrets*, que contresigne le ministre responsable.

Certains décrets doivent être pris en conseil des ministres; d'autres exigent l'avis du ministre des finances, ce sont ceux qui entraînent une charge nouvelle pour le budget.

Le président de la République peut toujours consulter le conseil d'État, même lorsqu'il n'y est pas forcé par la loi.

Les recours contre les décisions du président sont portés devant le conseil d'État, lorsqu'il s'agit d'affaires contentieuses ou d'excès de pouvoir. — Dans les autres cas, le recours gracieux devant le président représenté par le ministre compétent est la seule voie ouverte.

2° *Ministres.* — Les ministres sont les auxiliaires et les délégués du chef de l'État, chacun dans la branche qu'il représente.

Il y a actuellement dix ministres, auxquels le gouvernement a la faculté d'adjoindre des sous-secrétaires d'État; le ministre étant très souvent retenu devant les Chambres, le sous-secrétaire d'État est chargé plus spécialement de l'expédition des affaires.

Les ministres nomment et révoquent certains agents de leur ministère; les agents supérieurs des divers services sont presque toujours nommés par décrets du chef de l'État.

Les ministres assurent la marche des services qui leur sont confiés et donnent des ordres et instructions à cet effet.

Ils ordonnancent les dépenses de leur ministère. Ils représentent l'État dans tous les actes de gestion, ils passent ou approuvent les marchés et fournitures; ils appliquent les lois et règlements; quelquefois même la loi leur a délégué un pouvoir réglementaire en certaines matières.

Les actes principaux des ministres sont en forme d'*arrêtés;* les autres décisions prennent la forme de lettres.

Le conseil placé auprès de tous les ministres et qu'ils peuvent consulter pour toutes les affaires est le conseil d'Etat.

Dans chaque ministère, on trouve en outre des conseils ou comités spéciaux, tels que le conseil général des ponts et chaussées près du ministère des travaux publics.

3° *Préfets.* — Les préfets sont les représentants du pouvoir central dans les départements et les intermédiaires entre ce pouvoir et les citoyens.

Leurs pouvoirs sont complexes et étendus; on en trouvera la nomenclature au mot *Préfets*.

Le conseil placé à côté des préfets est le conseil de préfecture.

4° *Sous-préfets.* — Les sous-préfets, représentants de l'État dans les arrondissements, sont surtout des agents de transmission et de surveillance des intermédiaires.

Il n'y a point de conseil pour les intérêts généraux à côté du sous-préfet; le conseil d'arrondissement est électif et ne s'occupe que des intérêts locaux.

5° *Maires.* — Le maire est le représentant du pouvoir central dans sa commune, en même temps qu'il est le délégué de la commune pour l'administration des intérêts locaux. Ce double caractère présente dans certains cas de graves inconvénients.

Le maire publie les lois et règlements, notifie les décisions de l'administration, et remplit diverses autres fonctions. Voyez *Maires* et *Communes*.

6° *Commissaires de police.* — Les commissaires de police sont placés sous les ordres du préfet pour les mesures de sûreté générale et de police administrative, du maire pour la police locale, des magistrats de l'ordre judiciaire pour la police judiciaire.

Sous l'empire, il y a eu un commissaire de police par canton; il n'y en a plus aujourd'hui que dans les chefs-lieux d'arrondissement et les villes dont la population dépasse 5,000 âmes.

Agents spéciaux pour quelques services. — Bien que les préfets dans les départements représentent en principe tous les services publics et soient les intermédiaires obligés entre les ministres et les agents locaux qui relèvent d'eux, il existe certains services d'intérêt gé-

néral, placés en dehors de la hiérarchie ordinaire, et administrés par des agents qui relèvent directement des ministres et correspondent avec eux.

Tels sont : 1° l'intendance militaire chargée de l'administration de l'armée et des services de la guerre ;

2° Les préfectures maritimes, au nombre de cinq. Les préfets maritimes avec les officiers du génie maritime et du commissariat de marine remplissent dans les ports militaires le rôle qui est réservé à l'intendance pour le ministère de la guerre ;

3° Les seize académies, administrées chacune par un recteur avec son conseil académique.

Agents auxiliaires. — Ils comprennent, avons-nous dit : 1° les agents de préparation, parmi lesquels il faut ranger les employés des bureaux et les inspecteurs des divers services; 2° les agents d'exécution, seuls en relation avec le public.

Voici la nomenclature des agents d'exécution :

1° Les services financiers qui comprennent : l'administration des contributions directes ; l'administration des domaines, de l'enregistrement et du timbre ; l'administration des contributions indirectes ; l'administration des forêts ; l'administration des manufactures de l'État ; l'administration des postes et des télégraphes ; le service de la trésorerie, chargé de recueillir les ressources et de payer les dépenses, et composé des trésoriers-payeurs généraux, des receveurs particuliers et des percepteurs.

2° Le service de l'instruction publique, administré par les doyens des facultés, par les proviseurs et économes des lycées, par les préfets et inspecteurs d'académie ;

3° Les services des ponts et chaussées et des mines ;

4° L'administration des monnaies ;

5° L'administration des haras.

Administration locale. — L'administration locale est celle qui s'occupe des intérêts collectifs des fractions du pays portant le nom de départements et de communes. Nous passons ici sous silence les arrondissements et les cantons, car ils n'ont point de personnalité civile.

Nous présenterons ailleurs l'histoire détaillée des administrations départementales et communales ; nous ne voulons en donner ici que les principaux traits :

1° *Départements.* — Les intérêts du département sont entre les mains du conseil général et de la Commission permanente déléguée par ce conseil, dont les délibérations sont contrôlées par le gouvernement et doivent se renfermer dans les limites fixées par la loi.

Le conseil général exerce en quelque sorte un pouvoir législatif pour le département, et le pouvoir exécutif est aux mains du préfet.

Il est le représentant du département et l'ordonnateur des dépenses. Il est chargé de l'instruction préalable des affaires qui intéressent le département, ainsi que de l'exécution des décisions du conseil général et de la commission départementale, conformément aux prescriptions de l'art. 3 de la loi du 10 août 1871. Il nomme les fonctionnaires départementaux.

2° *Communes.* — Les intérêts de la commune sont réglés par les conseils municipaux dans les limites fixées par la loi.

Le maire est chargé de l'exécution et de la gestion. Il est chargé, en outre, de la police municipale, de la police rurale et de la voirie municipale. Il nomme les employés municipaux, à l'exception du garde champêtre nommé par le préfet.

3° *Établissements publics.* — Parmi les établissements publics, à qui la loi accorde la personnalité civile, et dont plusieurs seront étudiés par nous en leur place, nous citerons :

1° les établissements du culte, fabriques, consistoires, synagogues, cures, évêchés ;

2° les bureaux de bienfaisance, les hôpitaux et hospices ;

3° les Universités, l'Institut de France ;

4° les chambres de commerce et les chambres consultatives d'agriculture ;

5° la caisse des dépôts et consignations et ses annexes ;

6° la Légion d'honneur.

En général les établissements publics sont administrés par des conseils.

ADMISSION TEMPORAIRE.

L'admission temporaire est la faculté d'entrer en franchise, c'est-à-dire sans payer les droits de douane, des produits que l'on se propose d'exporter plus tard, soit sous leur forme première, soit plus généralement après les avoir manufacturés. Les certificats d'admission temporaire portent le nom d'acquits-à-caution ; les droits qu'ils représentent ne sont payés qu'à la sortie pour les produits équivalents ou identiques à ceux qui sont entrés. L'admission temporaire a pour but de favoriser l'industrie nationale et d'atténuer un des inconvénients du système protectionniste.

AFFAIRES SOMMAIRES.

Les affaires ou matières sommaires, portées devant les tribunaux, sont régies par le titre XXIV, livre II, du Code de proc. civ.

Les matières sommaires sont jugées à l'audience, après les délais de la citation échus,

sur un simple acte, sans autres procédures ni formalités.

Sont réputés matières sommaires et instruits comme tels :

Les appels de juge de paix ;

Les demandes pures personnelles, à quelque somme qu'elles puissent monter, quand il y a titre, pourvu qu'il ne soit pas contesté ;

Les demandes formées sans titre, lorsqu'elles n'excèdent pas 1,500 francs ;

Les demandes provisoires ou qui requièrent célérité ;

Les demandes en payement de loyers et fermages et arrérages de rentes.

AFFECTATION D'IMMEUBLES.

L'affectation d'immeubles est l'acte par lequel un immeuble de l'Etat, d'un département ou d'une commune est affecté à tel ou tel service public.

Le conseil général et le conseil communal statuent définitivement sur l'affectation des immeubles départementaux ou communaux.

Ce qui suit a trait aux propriétés de l'Etat.

Arrêté du 13 messidor an X. — Art. 5. — « A dater de la publication du présent arrêté, nul édifice national ne pourra, même sous prétexte d'urgence, être mis à la disposition d'aucun ministre qu'en exécution d'un arrêté des consuls. »

Ordonnance du 14 juin 1833. — Louis-Philippe, etc.; vu l'art. 5 de l'arrêté du 13 messidor an X, portant que nul édifice national ne pourra, même sous prétexte d'urgence, être mis à la disposition d'aucun ministre, qu'en exécution d'un arrêté du gouvernement ;

Voulant donner à cette disposition les garanties constitutionnelles, en réglant le mode à suivre dans tous les cas où il s'agit d'affecter un immeuble domanial à un service public de l'Etat,

Nous avons ordonné et ordonnons :

Art. 1er. Les ordonnances qui auront pour objet d'affecter un immeuble appartenant à l'Etat à un service public de l'Etat, seront concertées entre le ministre qui réclamera l'affectation et le ministre des finances.

L'avis du ministre des finances sera toujours visé dans ces ordonnances, qui seront contresignées par le ministre du département au service duquel l'immeuble devra être affecté : elles seront insérées au Bulletin des lois.

2. Tous nos ministres secrétaires d'Etat sont chargés de l'exécution de la présente ordonnance.

Loi de finances du 29 décembre 1873. — Titre IV. — Art. 22. — Il sera dressé dans le courant de l'année 1874 un relevé présentant distinctement :

1° Le tableau de toutes les propriétés immobilières de l'Etat, tant à Paris que dans les départements, et qui sont affectées à un service public ;

2° Le tableau de toutes les propriétés non affectées à un service public.

Ce relevé sera dressé conformément aux prescriptions de l'ordonnance du 6 octobre 1833. Il sera imprimé et distribué à l'Assemblée nationale pendant la session de 1874.

23. Les changements qui surviendront chaque année dans la consistance des propriétés ci-dessus désignées, soit par addition ou nouvelles constructions, soit par distraction ou démolition, seront indiqués dans des tableaux supplémentaires. Ces tableaux seront dressés de la même manière que le relevé général prescrit par l'article précédent. Ils seront insérés au compte général de l'administration des finances.

Tout acte d'aliénation d'immeuble appartenant à l'Etat devra indiquer le numéro sous lequel l'immeuble vendu est inscrit au tableau dressé en exécution de l'article précédent.

Aucun payement pour acquisition d'immeuble par l'Etat ne pourra avoir lieu sans que le mandat fasse mention du numéro sous lequel l'immeuble acquis a été immatriculé sur les sommiers du domaine.

24. Une commission sera chargée de reviser tous les trois ans les affectations d'immeubles faites aux divers services publics. Elle émettra son avis sur l'opportunité de maintenir, de réduire ou de faire cesser ces affectations.

Cette commission sera composée du ministre des finances, président ; de trois membres de l'Assemblée nationale, du président de la section des finances au conseil d'Etat, du directeur général des domaines, des secrétaires généraux des divers ministères ou de fonctionnaires désignés pour les suppléer.

AFFICHES.

Une affiche est un placard manuscrit, peint ou imprimé, que l'on applique sur les murs pour donner au public connaissance de quelque chose.

On comprend tout d'abord la nécessité d'une réglementation de l'affichage dans l'intérêt de la morale et de la sécurité publiques. Les intérêts du fisc interviennent également dans la matière.

L'affichage est régi par le décret des 18-22 mai 1791, les lois du 28 avril 1816, du 25 mars 1817, du 10 décembre 1830, la loi de finances du 8 juillet 1852, et le décret réglementaire du 25 août 1852.

Affiches de l'administration. — Dans chaque municipalité il sera, par les officiers mu-

nicipaux, désigné des lieux exclusivement destinés à recevoir les affiches des lois et actes de l'autorité publique. Aucun citoyen ne pourra faire des affiches particulières dans lesdits lieux, sous peine d'une amende de 100 livres, dont la condamnation sera prononcée par voie de police. — Déc. des 18-22 mai 1791.

Les affiches de l'autorité publique se font sur papier blanc et c'est leur privilège exclusif. — Loi du 28 juillet 1791.

Toutes les affiches faites au nom de l'Etat sont donc sur papier blanc et dispensées du timbre.

Les autres ne sont dans le même cas qu'autant qu'elles ont trait à l'intérêt général; elles doivent être faites sur papier de couleur et timbrées lorsqu'elles ont pour objet les intérêts particuliers des départements, des communes, des établissements publics. — Telles sont les affiches annonçant les adjudications de travaux.

Instruction du directeur général de l'enregistrement du 24 mars 1866. **(Extrait.)**

« Telle est, en résumé, la législation : les affiches relatives à *des actes d'autorité publique* sont donc les *seules* que la loi exonère de l'impôt. Cependant, des magistrats de l'ordre administratif (préfets, maires, etc.) ont pensé que l'indication de leur qualité et l'apposition de leur signature au bas d'une affiche, quel qu'en soit l'objet, suffisaient pour donner à cette affiche le caractère de celles que la loi affranchit du droit de timbre. Cette opinion n'est pas fondée. En effet, parmi les fonctions multiples que remplissent les préfets et les maires, il faut distinguer, d'une part, celles qu'ils exercent comme délégués du pouvoir exécutif pour le maintien de l'ordre, l'exécution des lois et l'administration générale de l'Etat, et, d'autre part, les attributions qui leur sont conférées dans l'intérêt de l'administration des départements, des communes et des établissements publics. Considérés sous le premier point de vue, les actes des préfets et des maires se rattachent à l'exercice d'une portion de la puissance publique, et les affiches relatives à ces actes sont exemptes du timbre. Mais, sous l'autre point de vue, les actes des préfets et des maires sont des actes d'intérêt privé, bien que collectif, et les affiches relatives à cet intérêt sont soumises à l'impôt. C'est ainsi que les affiches concernant l'administration des biens, l'exécution des travaux ou de toute autre entreprise d'une société (expositions, courses, régates, comices, fêtes, etc.), d'un établissement public (hospice, bureau de bienfaisance, etc.), d'une commune ou d'un département, doivent, quoique signées par un magistrat de l'ordre administratif, être imprimées sur papier timbré et de couleur, parce que la société, la commune et le département constituent des personnes civiles ayant leurs ressources spéciales et indépendantes de l'administration générale de l'Etat. »

Deux exceptions seulement sont faites en faveur des affiches relatives aux *Concours régionaux* et aux *Sociétés de secours mutuels* dûment autorisées.

Affiches relatives aux travaux publics. — Parmi les affiches relatives aux travaux publics nous citerons :

1° Celles qui sont relatives aux enquêtes sur les avant-projets de travaux. — La durée, ainsi que l'objet de chaque enquête seront annoncés par des affiches. — Ordonn., 18 février 1834;

2° Celles qui sont relatives à l'expropriation. L'invitation de prendre connaissance des plans parcellaires, les offres d'indemnité faites par l'administration sont affichées tant à la principale porte de l'église du lieu qu'à celle de la maison commune;

3° Celles qui sont relatives aux règlements d'eau, publiées dans la même forme que les précédentes. Sauf ces exceptions et celle relative à la liste des jurés, les affiches étrangères au culte ne peuvent être apposées sur le mur des églises;

4° Celles qui annoncent les adjudications des bacs et passages d'eau ;

5° Celles qui annoncent les adjudications de travaux. Elles doivent être apposées un mois à l'avance, sauf les cas d'urgence.

Lacération d'affiches. — Seront punis d'une amende de 11 à 15 francs ceux qui auront méchamment enlevé ou déchiré les affiches apposées par ordre de l'administration. — Art. 479. — Cod. pén.

La lacération des affiches privées ne peut être poursuivie que par une action en dommages-intérêts.

Affiches particulières. — Afficheurs. — *Décret des* 18-22 *mai* 1791. — Art. 13. — Aucun citoyen et aucune réunion de citoyens ne pourront rien afficher sous le titre d'arrêtés, de délibérations, ni sous toute autre forme obligatoire ni impérative.

Art. 14. — Aucune affiche ne pourra être faite sous un nom collectif; tous les citoyens qui auront coopéré à une affiche seront tenus de la signer.

Art. 15. — Les contraventions aux deux articles précédents seront punies d'une amende de 100 livres, laquelle ne pourra être modérée, et dont la condamnation sera prononcée par voie de police.

Loi du 25 *mars* 1817. — Art. 77. — § 2. La contravention à la disposition de l'art. 65 de la loi du 28 avril 1816, qui défend de se

servir, pour les affiches, de papier de couleur blanche, sera punie d'une amende de 100 francs à la charge de l'imprimeur, qui sera toujours tenu d'indiquer son nom et sa demeure au bas de l'affiche.

Loi du 10 décembre 1830 sur les affiches et crieurs publics. — Art. 1er. — Aucun écrit, soit à la main, soit imprimé, gravé ou lithographié, contenant des nouvelles politiques ou traitant d'objets politiques, ne pourra être affiché ou placardé dans les rues, places ou autres lieux publics.

Sont exceptés de la présente disposition les actes de l'autorité publique.

Art. 2. — Quiconque voudra exercer, même temporairement, la profession d'afficheur ou crieur, de vendeur ou distributeur, sur la voie publique, d'écrits imprimés, lithographiés, gravés ou à la main, sera tenu d'en faire préalablement la déclaration devant l'autorité municipale, et d'indiquer son domicile.

Le crieur ou afficheur devra renouveler cette déclaration chaque fois qu'il changera de domicile.

Art. 3. — Les journaux, feuilles quotidiennes ou périodiques, les jugements et autres actes d'une autorité constituée, ne pourront être annoncés dans les rues, places et autres lieux publics, autrement que par leur titre.

Aucun autre écrit imprimé, lithographié, gravé ou à la main, ne pourra être crié sur la voie publique qu'après que le crieur ou distributeur aura fait connaître à l'autorité municipale le titre sous lequel il veut l'annoncer, et qu'après avoir remis à cette autorité un exemplaire de cet écrit.

Droits de l'autorité municipale. — La jurisprudence a reconnu que l'autorité municipale puisait dans les art. 3 et 4, titre XI, de la loi du 24 août 1790, et 46 de la loi du 22 juillet 1791, qui lui confèrent la police des lieux publics, la faculté de réglementer l'apposition des affiches sur papier, et notamment, de les assujétir, comme le sont les affiches peintes, à l'autorisation préalable. — Circ. min. int., 27 avril 1875.

Un règlement municipal peut réserver à l'afficheur public le soin de procéder à l'apposition de toutes les affiches. — Dans ce cas, l'individu, qui a procédé lui-même à l'apposition des affiches doit être condamné à autant d'amendes qu'il y a de lieux différents où le placard a été affiché. — Cass., 7 février 1873.

Affiches électorales. — Les affiches électorales, quoique imprimées obligatoirement sur papier de couleur sont dispensées du timbre par la loi du 11 mai 1868, pourvu toutefois qu'elles émanent du candidat ou qu'elles portent sa signature ou son nom si elles émanent des comités ou des tiers.

Du timbre. — Le timbre est de 5 centimes par 12 décimètres et demi carrés; 10 centimes par 12 décimètres et demi à 25; 15 centimes par 25 décimètres à 50; 20 centimes pour les dimensions supérieures; non compris les décimes.

Affiches peintes. — Les affiches peintes, présentant un caractère de permanence que n'ont point les affiches ordinaires, sont assujéties à des formalités et à des taxes spéciales.

Loi de finances du 8 juillet 1852.—Art. 30.— Toute affiche inscrite dans un lieu public sur les murs, sur une construction quelconque, ou même sur toile, au moyen de la peinture ou de tout autre procédé, donnera lieu à un droit d'affichage fixé à 50 centimes pour les affiches d'un mètre carré et au-dessous, et à 1 franc pour celles d'une dimension supérieure.

Toute infraction à la présente disposition et toute contravention au règlement à intervenir pourront être punies d'une amende de 100 fr. à 500 francs, ainsi que des peines portées à l'art. 464 du Code pénal (1 à 5 jours de prison).

Décret réglementaire du 25 août 1852. — Art. 1er. — Tout individu qui voudra, au moyen de la peinture ou de tout autre procédé, inscrire des affiches dans un lieu public, sur les murs, sur une construction quelconque ou même sur toile, sera tenu préalablement de payer le droit d'affichage établi par l'art. 30 de la loi du 8 juillet 1852 et d'obtenir de l'autorité municipale dans les départements et à Paris du préfet de police, l'autorisation ou permis d'afficher.

Art. 2. — Le paiement du droit se fera au bureau de l'enregistrement dans l'arrondissement duquel se trouvent les communes où les affiches devront être placées. Dans le département de la Seine, il se fera à un ou plusieurs bureaux d'enregistrement désignés à cet effet.

Art. 3. — Le numéro du permis devra être lisiblement indiqué au bas de chaque exemplaire de l'affiche, qui devra porter en outre son numéro d'ordre.

Art. 4. — Aucun exemplaire de l'affiche ne pourra être d'une dimension supérieure à celle pour laquelle le droit aura été payé.

Art. 5. — Les contraventions aux articles 1er, 3 et 4 du présent règlement seront passibles des peines portées par l'art. 30 de la loi du 8 juillet 1852.

Il sera dû une amende pour chaque exemplaire d'affiche inscrit sans payement du droit ou d'une dimension supérieure à celle pour laquelle le droit aura été payé, et pour chaque exemplaire posé dans un emplacement autre que celui indiqué par la déclaration.

Dans tous les cas, les contrevenants devront rembourser les droits dont le Trésor aura été frustré.

Jurisprudence. — L'enseigne ou tableau unique peint à la porte d'un commerçant, n'est pas une affiche.

Un cadre mobile, placé dans un lieu public, renfermant des photographies, est une affiche.

AFFIRMATION.

L'affirmation est l'acte par lequel on affirme la vérité d'un fait ou l'exactitude d'une pièce écrite.

Les procès-verbaux constatant les délits et contraventions doivent, en général, être affirmés par leurs auteurs, devant un magistrat de l'ordre administratif ou de l'ordre judiciaire. Le serment n'est pas exigible. Il suffit de l'affirmation que le procès-verbal est sincère et véritable, 30 novembre 1850; l'affirmation n'a pas besoin d'être signée par l'agent, 5 février 1867. Le magistrat qui reçoit l'affirmation n'a pas besoin de mentionner qu'elle a été reçue après lecture faite du procès-verbal. — 13 mars 1867.

Grande voirie et roulage. — La loi du 29 floréal an X confie la constatation des contraventions de grande voirie aux maires et adjoints, ingénieurs des ponts et chaussées, conducteurs, agents de la navigation, commissaires de police et gendarmes.

Le décret de 1810 ajoute à ces agents les préposés aux droits réunis et aux octrois, et déclare que tous les agents ci-dessus désignés seront tenus d'affirmer devant le juge de paix les procès-verbaux qu'ils seront dans le cas de rédiger, lesquels ne pourront autrement faire foi et motiver une condamnation.

D'après le décret du 16 décembre 1811, les agents appelés à la surveillance de la police des routes pourront affirmer leurs procès-verbaux de contravention ou de délit devant le maire ou l'adjoint, soit de leur résidence, soit du lieu de la contravention.

L'affirmation peut être faite dans les trois jours. — Cons. d'État, 18 novembre 1838.

La loi du 30 mai 1851, sur la police du roulage, art. 15 et 18, soumet à l'affirmation, dans les trois jours, devant le juge de paix ou le maire, soit du domicile de l'agent, soit du lieu de la contravention, les procès-verbaux dressés par les conducteurs, agents voyers, cantonniers chefs et autres employés du service des ponts et chaussées et des chemins vicinaux de grande communication. Sont dispensés de l'affirmation les maires et adjoints, les commissaires et agents assermentés de police, les ingénieurs des ponts et chaussées, les officiers et sous-officiers de gendarmerie.

Mais les ingénieurs sont tenus d'affirmer les procès-verbaux de grande voirie.

Pêche fluviale. — Art. 44 de la loi du 15 avril 1829, ou 165 du Code forestier : les gardes-pêche affirmeront leurs procès-verbaux au plus tard le lendemain de la clôture desdits procès, devant le juge de paix du canton, ou l'un de ses suppléants, ou par-devant le maire ou l'adjoint, soit de la commune de leur résidence, soit de celle où le délit a été commis ou constaté ; le tout sous peine de nullité. La même formalité doit être remplie par les gardes particuliers des fermiers de pêche.

Chemins de fer. — Les crimes, délits et contraventions sont constatés par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardemines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration, et dûment assermentés.

Les procès-verbaux, dressés par les agents de surveillance et gardes assermentés, doivent être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent, art. 24 de la loi du 15 juillet 1845.

D'après cela, les procès-verbaux des ingénieurs, conducteurs et gardes-mines, commissaires de surveillance administrative, sont dispensés de l'affirmation; mais ce sont les seuls.

Appareils et bateaux à vapeur. — Loi du 21 juillet 1856, art. 22. Les procès-verbaux dressés par les agents de surveillance et gardes assermentés doivent être affirmés dans les trois jours, devant le juge de paix ou le maire, comme ci-dessus. Les procès-verbaux des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, sont donc dispensés de l'affirmation.

Procès-verbaux dressés par la gendarmerie. Loi du 17 juillet 1856.

A l'avenir, les procès-verbaux dressés par les brigadiers de gendarmerie et les gendarmes ne seront, dans aucun cas, assujettis à la formalité de l'affirmation.

Procès-verbaux des gardes champêtres. — Par interprétation de l'art. 15 du Code d'instr. crim., les procès-verbaux dressés par les gardes champêtres doivent être affirmés dans les trois jours, devant le juge de paix ou le maire.

Dispense d'enregistrement. — Loi du 22 frimaire an VII : les affirmations des procès-verbaux des employés, gardes et agents salariés de la République, faits dans l'exercice de leurs fonctions, sont dispensés de l'enregistrement.

AFFOUAGE.

L'affouage (*ad focum*, pour le foyer) est le droit qu'ont les habitants d'une commune de se répartir, suivant certaines bases, les bois de chauffage et de construction produits par les forêts communales.

L'affouage est un mode de jouissance d'une propriété, et non une simple servitude, telles que les servitudes qui existent dans certaines forêts de l'État.

Le droit d'affouage est réglé par l'art. 105 du Code forestier.

« S'il n'y a titre ou usage contraire, le partage des bois d'affouage se fera par feu, c'est-à-dire par chef de famille ou de maison, ayant domicile réel et fixe dans la commune; s'il n'y a également titre ou usage contraire, la valeur des arbres délivrés pour constructions ou réparations sera estimée à dire d'experts et payée à la commune. »

La *loi du* 25 *juin* 1874 a complété cet article et fait disparaître une source d'injustice et de procès en ajoutant à la suite du premier paragraphe de l'art. 105 :

« L'étranger qui remplira ces conditions ne pourra être admis au partage qu'après avoir été autorisé, conformément à l'art. 13 du Code civ., à établir son domicile en France. »

Bois de chauffage. — En 1793, on avait d'abord posé le principe du partage par tête, ce qui, sous le prétexte de l'égalité absolue, constituait une injustice. Aussi est-ce avec raison qu'on a rétabli le principe de la répartition par feu distinct ou par chef de famille ou de maison, que ce chef soit homme ou femme, marié, veuf ou célibataire.

L'affouage pour bois de chauffage, ayant en vue un besoin annuel, ne peut être cumulé. Le droit est périmé, s'il n'est exercé chaque année.

Bois de construction. — La répartition, à moins d'usages anciens, ne se fait pas par feu. Elle se fait entre les propriétaires d'immeubles dans la proportion des surfaces des toitures. Là, le besoin annuel ne peut plus être invoqué; aussi le droit peut-il être réservé et cumulé pendant plusieurs années, sauf la prescription quinquennale.

AFFRÉTEMENT.

L'affrétement est la convention que l'on fait pour le louage d'un navire. Ce qui s'appelle affrétement sur l'Océan s'appelle *nolis* sur la Méditerranée. L'affréteur ou le noliseur est celui qui loue un navire. Le titre VI, livre II du Code de comm., régit les opérations de ce genre, qui portent quelquefois le nom de *chartes-parties*.

Art. 273. — Toute convention pour le louage d'un vaisseau, appelée charte-partie, affrétement ou nolisement, doit être rédigée par écrit. Elle énonce le nom et le tonnage du navire, le nom du capitaine, les noms du fréteur et de l'affréteur, le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge, le prix du fret ou nolis, si l'affrétement est total ou partiel, l'indemnité convenue pour les cas de retard.

AGENTS INFÉRIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

L'organisation des agents inférieurs du service des ponts et chaussées est réglée par un décret du 17 août 1853. — Au nombre de ces agents sont placés les *employés secondaires*, et les *employés temporaires*, dont nous ne nous occuperons pas ici, parce qu'ils font l'objet d'articles spéciaux.

On donne quelquefois à ces employés le nom d'*agents secondaires*, *agents temporaires;* mais la première dénomination paraît être celle qu'adopte l'administration, bien que dans quelques circulaires elle se serve de la seconde.

Décret du 17 *août* 1853. — *Organisation du personnel des agents inférieurs.*

Art. 1. — Le personnel de agents inférieurs du service des ponts et chaussées comprend :

1° Les employés secondaires;

2° Les gardes, éclusiers et autres agents de la navigation intérieure;

3° Les éclusiers, pontiers et autres agents des ports maritimes de commerce;

4° Les gardiens des phares et fanaux.

TITRE I. — *Employés secondaires* (Voyez ce mot).

TITRE II. — *Gardes, éclusiers et autres agents attachés au service de la navigation intérieure.*

15. Les rivières et canaux sont divisés, en ce qui concerne les gardes et éclusiers, en trois catégories, eu égard à l'importance de la navigation et à la cherté de la vie dans chaque contrée.

16. Dans chaque service d'ingénieur en chef, les gardes sont partagés en deux classes et les éclusiers en trois classes, pour lesquelles le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

		1re catég.	2e catég.	3e catég.
Gardes	1re classe....	600 fr.	550 fr.	500 fr.
	2e classe....	550	500	450
Éclusiers	1re classe....	500	450	400
	2e classe....	450	400	350
	3e classe....	400	350	300

17. Les gardes et éclusiers à qui l'état ne fournit pas un logement reçoivent, en sus de

leur traitement, une indemnité annuelle de 100 à 150 francs.

18. Lorsque plusieurs éclusiers sont attachés au service d'un même ouvrage, l'un d'eux porte le titre de chef. Il reçoit alors un supplément de traitement qui est fixé à 100 fr., et qui peut, dans des cas exceptionnels, être porté jusqu'à 200 francs.

19. Moyennant les traitements fixés dans les articles précédents, les éclusiers doivent faire, indépendamment de la manœuvre de l'écluse, du pertuis ou du barrage auxquels ils sont spécialement attachés, celle des autres ouvrages situés à proximité, dont le soin leur aura été confié. Néanmoins, lorsqu'ils sont chargés de la manœuvre d'une seconde écluse ou de tout autre ouvrage qui, à raison de sa position ou de son importance, aurait pu motiver l'emploi d'un agent spécial, il peut leur être accordé un supplément de traitement qui, dans aucun cas, ne dépassera 100 francs.

20. Des décisions ministérielles fixent, sur la proposition de l'ingénieur en chef et sur l'avis du préfet et de l'inspecteur de la division, la catégorie dans laquelle est placé chaque canal ou rivière, le nombre des gardes et éclusiers qui y sont attachés, et les suppléments de traitement qu'il y aurait lieu de leur allouer en vertu des art. 19 et 20.

21. Les gardes et éclusiers sont nommés par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef. Ils sont choisis de préférence parmi les anciens militaires des armées de terre et de mer, et parmi les ouvriers d'art.

22. Pour être nommé garde ou éclusier, il faut :

(1°) Etre Français, âgé de 21 ans au moins et de 30 ans au plus; cette limite d'âge, toutefois, n'est pas applicable aux agents du service des ponts et chaussées;

(2°) N'être atteint d'aucune infirmité qui s'oppose à un service actif et journalier.

(3°) Etre porteur d'un certificat de bonne vie et mœurs.

(4°) Etre en état de rédiger et d'écrire convenablement un procès-verbal.

Les postulants pour les emplois de garde doivent, en outre, justifier qu'ils possèdent les premiers éléments de l'arithmétique et sont en état de faire les métrés les plus élémentaires.

23. La promotion des gardes et éclusiers à une classe supérieure est faite par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef, en se renfermant dans les limites indiquées à l'art. 16.

24. Les dispositions des art. 21, 23 et 24 sont applicables aux agents chargés de la manœuvre des ponts mobiles isolés, ainsi que des écluses, barrages et pertuis de peu d'importance ou qui ne se manœuvrent qu'accidentellement, aux gardes des dunes et semis, et aux autres employés du service de la navigation intérieure qui, par la nature de leurs fonctions, ne peuvent être assimilés à des gardes ou à des éclusiers. Des décisions ministérielles, prises sur la proposition de l'ingénieur en chef et sur l'avis du préfet et de l'inspecteur de la division, fixent le nombre, la dénomination et le traitement de ces agents.

L'administration continuera, d'ailleurs, à faire manœuvrer, au moyen d'abonnements, les écluses et autres ouvrages auxquels elle jugera convenable d'appliquer cette mesure. Les personnes en faveur desquelles ces abonnements seront consentis ne seront pas classées parmi les agents de la navigation.

25. En cas de négligence dans le service ou d'actes répréhensibles, les punitions encourues sont :

(1°) La retenue d'une partie du traitement;

(2°) L'abaissement de classe;

(3°) La révocation.

Ces punitions sont prononcées par le préfet, sur le rapport de l'ingénieur en chef.

26. Les gardes et éclusiers actuellement en fonctions seront répartis, à dater du 1er janvier 1854, dans les classes instituées par l'art. 16, et rétribués suivant les catégories qui auront été fixées par le ministre.

Toutefois, les gardes et éclusiers qui jouissent actuellement d'un traitement supérieur à celui auquel ils auraient droit en vertu du nouveau classement pourront le conserver provisoirement, si cette mesure est justifiée par des circonstances tout à fait exceptionnelles, dont il sera rendu compte au ministre.

Titre III. — *Eclusiers, pontiers et autres agents attachés au service des ports maritimes de commerce.*

27. Les ports maritimes de commerce sont divisés, en ce qui concerne les éclusiers et pontiers, en trois catégories, eu égard à l'importance du port et à la cherté de la vie dans chaque localité.

28. Sont applicables aux éclusiers et pontiers employés dans les ports maritimes, les dispositions concernant les éclusiers de la navigation intérieure contenues dans les art. 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25 et 27 du présent décret.

29. Les dispositions des art. 20, 22 et 25 sont applicables aux agents chargés de la manœuvre des ponts mobiles et d'écluses de peu d'importance ou qui ne se manœuvrent qu'accidentellement, aux baliseurs, gardiens de toues ou bouées et autres agents du service des ports maritimes qui, par la nature de leurs fonctions, ne peuvent être assimilés à des éclusiers. Des décisions ministérielles, prises sur la proposition de l'ingénieur en chef et sur l'avis du préfet et de l'inspecteur de la division, fixent le nombre, la dénomination et le traitement de ces agents.

TITRE IV. — *Gardiens de phares et fanaux.*

30. Le personnel des agents du service des phares et fanaux se compose de maîtres de phares et de gardiens.

Le traitement des maîtres de phares est fixé à 900 francs.

Les gardiens sont divisés en six classes, pour lesquelles le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

1re classe.	750 fr.
2e classe.	675
3e classe.	600
4e classe.	525
5e classe.	450
6e classe.	375

Dans les phares où il existe plusieurs gardiens, l'un d'eux porte le titre de chef. Il reçoit le traitement attaché à la classe dont il fait partie.

31. Des décisions ministérielles fixent, sur la proposition de l'ingénieur en chef et sur l'avis du préfet et de l'inspecteur de la division, le nombre et les classes des gardiens attachés au service de chaque phare.

32. Les maîtres et gardiens de phares sont nommés par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef.

33. Pour être nommé maître ou gardien de phare, il faut :

(1°) Etre Français, âgé de vingt et un ans au moins et de quarante ans au plus;

(2°) N'être atteint d'aucune infirmité qui s'oppose à un service actif journalier;

(3°) Etre porteur d'un certificat de bonne vie et mœurs;

(4°) Savoir lire et écrire et posséder les premiers éléments de l'arithmétique.

Les gardiens de phares sont choisis de préférence parmi les anciens militaires des armées de terre et de mer.

34. Chaque année, sur la proposition de l'ingénieur en chef, il pourra être accordé par le préfet, aux gardiens les plus méritants, une gratification qui n'excédera pas un mois de traitement.

Le nombre de gardiens auxquels cette gratification pourra être accordée ne dépassera pas le cinquième du nombre total de ceux employés dans chaque département.

Dans les départements où il y a moins de cinq gardiens, cette gratification ne pourra être accordée qu'à un seul d'entre eux.

35. L'administration continuera d'assurer, au moyen d'abonnements consentis en faveur de personnes qui ne seront pas classées parmi les agents des phares, le service des fanaux d'une importance secondaire auxquels elle jugera convenable d'appliquer cette mesure.

36. En cas de négligence dans le service ou d'actes répréhensibles, les punitions encourues sont :

1° La retenue d'une partie du traitement;

2° La révocation.

Ces punitions sont prononcées par le préfet, sur le rapport de l'ingénieur en chef.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 16 *mai* 1867. — *Rétributions accessoires des agents inférieurs de la navigation.*

Monsieur le préfet, la circulaire du 18 mars 1857 a déterminé les rétributions à allouer aux éclusiers et pontonniers, pour le passage des bateaux pendant la nuit sur les canaux et rivières canalisées. Indépendamment de ces rétributions, il peut y avoir lieu, dans certains cas, d'accorder des indemnités aux agents inférieurs de la navigation, à titre de frais de déplacements, ou lorsqu'ils sont employés, comme ouvriers, à la réparation des ouvrages. Aucune mesure d'ensemble n'ayant été prise jusqu'à présent à ce sujet, il a paru utile de réunir dans une instruction générale applicable à tout l'empire celles des dispositions en vigueur pour lesquelles l'expérience s'est prononcée, et de combler les lacunes qui pouvaient exister sur certains points.

Les prescriptions de la circulaire du 18 mars 1857 répondent encore actuellement aux exigences du service, et elles continueront d'être appliquées, sauf en ce qui concerne le maximum annuel, dont le chiffre sera modifié, conformément aux indications de la présente circulaire.

J'ai décidé que les gardes, éclusiers et autres agents de la navigation recevront pour les déplacements auxquels ils peuvent être assujettis, en dehors de leur cantonnement, des indemnités fixées comme il suit :

	DÉPLACEMENTS	
	avec découcher.	sans découcher.
	fr.	fr.
Gardes et chefs cantonniers...	2.00	0.60
Eclusiers, pontonniers, cantonniers et autres agents de même ordre........................	1.50	0.50

Lorsque ces agents seront obligés de recourir par exception et sur l'ordre formel de leurs supérieurs à des moyens de transport rapides, il leur sera accordé le remboursement exact des dépenses réelles, conformément aux prescriptions de la circulaire du 1er juin 1865.

Les déplacements seront autorisés par MM. les ingénieurs qui ne devront accorder cette autorisation qu'avec la plus grande réserve et seulement dans le cas d'absolue nécessité. Quant aux tournées et opérations effectuées dans la limite du cantonnement,

elles font essentiellement partie du service obligatoire des agents et ne sauraient donner lieu à une indemnité.

Les sommes allouées à un même agent, à titre de frais de déplacements et d'indemnités pour passages de nuit, ne pourront, à moins d'une décision spéciale de l'administration supérieure, excéder annuellement 250 francs pour les gardes et chefs cantonniers, et 200 francs pour les éclusiers, pontonniers, cantonniers et agents de même ordre. Elles seront payées sur les fonds des rivières ou canaux, en vertu d'états trimestriels approuvés par MM. les préfets, jusqu'à concurrence du maximum réglementaire.

Les agents qui, en dehors de leur service habituel et obligatoire, seront employés en ateliers ou isolément à des ouvrages de maçonnerie, serrurerie, charpente, calfatage, terrassements, etc., ou à la surveillance des chantiers, recevront des indemnités calculées d'après le nombre d'heures consacrées à ce travail et représentant la différence entre le traitement de leur grade et le prix de la journée de l'ouvrier qu'ils auront remplacé. Ainsi un éclusier, dont le traitement est de 1 fr. 50 par jour ou de 0 fr. 15 par heure, a été employé comme serrurier. Le salaire du serrurier étant dans la localité, ou d'après la série de prix ordinaire, de 4 fr. ou 40 cent. par heure, il sera accordé à l'éclusier la différence, soit 25 cent. par chaque heure de travail.

Ces indemnités, imputables sur les fonds de la navigation, seront réglées à la fin de chaque mois ou de chaque trimestre par M. l'ingénieur en chef, d'après les attachements tenus par le conducteur chargé de la surveillance des travaux, et elles seront payées d'après le mode usité pour les journées d'ouvriers ordinaires, sans être jamais confondues avec ces dernières. Elles ne seront limitées par aucun maximum annuel, mais elles ne seront acquises qu'autant que les agents se seront acquittés de leur tâche avec zele et activité.

Mise à la retraite. — La mise à la retraite des agents inférieurs des ponts et chaussées ne peut être prononcée que par le ministre. Loi du 9 juin 1853.

Constatations des contraventions. — D'après la loi du 29 floréal an X, les agents inférieurs sont aptes à dresser les procès-verbaux de contraventions en matière de grande voirie.

AGENTS VOYERS.

Les *agents voyers* sont chargés, sous la direction du préfet, du service des chemins vicinaux de grande et de moyenne comunication, et, sous la direction des maires, du service des chemins vicinaux ordinaires.

D'après l'art. 11 de la loi du 21 mai 1836, les agents voyers sont nommés par le préfet. Leur traitement est fixé par le conseil général. Ce traitement est prélévé sur les fonds affectés aux travaux. Les agents voyers prêtent serment; ils ont le droit de constater les contraventions et délits et d'en dresser des procès-verbaux. Ces procès-verbaux peuvent n'être pas soumis à l'affirmation, la loi ne faisant pas mention de cette formalité, Cass. 23 février 1838, Cons. d'Ét. 14 mars 1845; mais ils ne font foi que jusqu'à preuve contraire et non jusqu'à inscription de faux, 3 mai 1850. Les procès-verbaux relatifs à la police du roulage ne sont pas dispensés du serment, art. 15 et 17 de la loi du 30 mai 1851.

Les agents voyers ne peuvent constater les contraventions que sur les chemins vicinaux, 23 janvier 1841, et non sur les chemins ruraux, 13 décembre 1843.

Ils doivent être assermentés devant le tribunal civil de l'arrondissement.

Le conseil général peut remettre le service vicinal aux ingénieurs des ponts et chaussées, de même qu'il peut confier aux agents voyers le service des routes départementales. En un mot, le conseil général désigne les services qui sont chargés de la construction et de l'entretien des routes départementales et des chemins vicinaux; il peut fixer les conditions auxquelles devront satisfaire les agents, mais il ne peut désigner nominativement un agent quelconque, même l'agent voyer en chef. La nomination est réservée au préfet.

Il y a incompatibilité entre les fonctions d'agent voyer dans un département et celles de conseiller général de ce département, loi du 10 août 1871. Un agent voyer ne peut être nommé député ou sénateur dans un département que six mois après avoir cessé ses fonctions.

Lorsque des projets de travaux publics doivent entraîner pour des chemins vicinaux des modifications d'une certaine importance, l'agent voyer en chef doit être consulté par le préfet. Circulaire ministérielle, travaux publics, 12 juin 1850.

Dans la plupart des départements la hiérarchie des agents voyers est la suivante: agent voyer en chef, ayant rang de chef de division de la préfecture; agents voyers d'arrondissement, agents voyers cantonaux. Mais cette division n'a rien d'absolu: quelquefois, l'ingénieur en chef du département fait les fonctions d'agent voyer en chef; ailleurs, des agents voyers inspecteurs sont adjoints au voyer chef; dans quelques départements, on a supprimé les agents voyers d'arrondissement ou on en a réduit le nombre; généralement, on n'a pas tenu compte de la division par cantons pour répartir le service entre les agents voyers dits cantonaux.

Des instructions ministérielles de 1856 ont donné un programme sommaire des connais-

sances à exiger des agents voyers; mais en somme, les conditions exigées varient avec les départements et le préfet reste seul maître de la nomination.

L'agent voyer est attaché au département dans lequel il est nommé; il n'y a aucun lien entre les agents voyers des divers départements.

L'organisation actuelle de ce service est donc défectueuse; elle est appelée à disparaître lorsque l'on procédera à la refonte générale de la classification des routes et chemins d'intérêt départemental et que l'ensemble des voies de communication dépendra d'un seul ministère.

L'unification probable des routes départementales et des chemins de grande comunications entrainera l'unification du personnel.

Actuellement, les systèmes les plus divers sont adoptés. Ici, on a conservé la séparation des services; là, on les a réunis en les remettant tantôt au corps des ponts et chaussées, tantôt aux agents voyers. Nulle part, on ne saisit nettement la cause de ces décisions diverses. On a reproché aux ingénieurs de faire des travaux coûteux; le reproche est sans aucun fondement; ce n'est point le personnel, c'est la nature du pays qui détermine le prix des matériaux d'entretien et de construction des chaussées, et c'est là la grosse dépense des routes et chemins; la dépense en travaux d'art est beaucoup moindre et, en tous cas, les ingénieurs ont prouvé qu'ils savaient concilier autant que possible l'économie avec la solidité. La question des frais de personnel n'a pas été non plus la cause déterminante; il est certain qu'en général la fusion est avantageuse, en ce sens qu'elle permet de remettre à un seul agent tous les services locaux; sous ce rapport, l'avantage revient même au corps des ponts et chaussées puisque les ingénieurs et conducteurs, cumulant le service départemental avec le service ordinaire de l'État, sont en partie payés par le Trésor.

Quoi qu'il en soit, on peut dire que ce sont les questions de personnes qui ont pesé le plus lourdement dans la balance.

Si l'on excepte quelques départements riches, où il y a place peut-être pour l'activité des deux services, en général un seul service est suffisant; il nous semble donc que l'on doit tendre vers l'unification du personnel en conservant les positions acquises; les examens au grade de conducteur des ponts et chaussées sont ouverts à tous, ils s'appliquent à la France entière et présentent beaucoup plus de garanties que les examens départementaux institués sans programme fixe pour le recrutement du service vicinal.

La fusion, avantageuse pour tous, fera disparaître une instabilité et des compétitions préjudiciables aux agents eux-mêmes et à la marche des services.

AGIO.

Bien qu'il soit impossible d'établir un rapport fixe entre la valeur des métaux précieux, et que cette valeur soit essentiellement variable en raison de l'abondance, de la nature, des frais d'extraction et de l'usage de ces métaux, on a généralement établi un rapport fixe légal entre les diverses monnaies.

Ainsi, notre pièce de 20 francs en or est censée valoir toujours quatre pièces de 5 francs en argent. En réalité, dans la pratique, il y a toujours une différence en plus ou en moins dans le rapport légal. Cette différence s'appelle *agio* (de l'italien *aggiustare*, ajouter). Avant l'abondance de l'or, on donnait en échange d'une pièce de 20 francs quatre pièces de 5 francs en argent et quelque chose en plus; ce supplément constituait l'agio. L'agio existe également entre la monnaie et les billets de banque.

On nomme agioteurs ceux qui jouent sur les valeurs publiques, papiers ou métaux précieux. L'agiotage était et est encore puni par la loi, art. 421 et 422 du Cod. pén. Mais en réalité, il n'est plus poursuivi. Il est, du reste, difficile de le distinguer de la vente à terme.

AGRÉÉS.

On appelle agréés certaines personnes qui ont l'*agrément*, l'autorisation des tribunaux de commerce pour représenter devant eux les parties, pour faire les actes de procédure et plaider au besoin.

Ce sont de simples mandataires, dont le ministère n'est pas obligatoire, bien qu'ils remplissent à la fois le rôle d'avoués et d'avocats.

On comprend qu'ils puissent rendre de grands services, grâce à l'expérience qu'ils acquièrent dans l'exercice continu de leurs fonctions.

AJOURNEMENT.

En terme de droit, l'ajournement est l'acte par lequel une personne est sommée par huissier, à la requête d'une autre, de comparaître devant le juge à un jour déterminé.

Les ajournements sont régis par le titre II, livre II du Cod. de proc. civ.; l'exploit d'ajournement s'appelle encore, suivant les cas, assignation, citation.

Le délai ordinaire des ajournements est de huitaine; aucun exploit ne peut être donné un jour de fête légale, si ce n'est en vertu de permission du président du tribunal. Tous exploits sont faits à personne ou à domicile.

En termes administratifs, l'ajournement est le retard volontaire apporté à une décision ou à un acte au sujet desquels sont soulevées des réclamations, des difficultés, des questions préjudicielles.

ALGÉRIE.

Dans les premiers temps de la conquête (prise d'Alger 5 juillet 1830), l'autorité militaire fut seule chargée de l'administration de notre colonie africaine.

En 1831, on fit le premier essai d'une administration civile qui ne dura que quelques mois.

Depuis 1838, suivant le régime politique de la métropole, suivant la soumission plus ou moins grande des indigènes, l'élément civil et l'élément militaire se sont partagé l'administration de l'Algérie dans des proportions variables.

Ce n'est point le lieu de présenter l'histoire de ces variations; il nous suffira d'exposer rapidement l'organisation actuelle de l'Algérie, en signalant particulièrement ce qui est relatif aux travaux publics.

L'Algérie est toujours régie par des décrets du pouvoir exécutif; les décrets qui subsistent encore sont ceux des 10 décembre 1860, 11 août 1875 et 30 juin 1876. Le budget de l'Algérie est rattaché au ministère de l'intérieur.

Le chef de l'administration est le gouverneur général civil, chef de tous les services, commandant supérieur des forces de terre et de mer.

Pour les travaux publics, le gouverneur général a le même pouvoir que le ministre. Cependant les décrets sont présentés au président de la République et contresignés par le ministre compétent.

Le gouverneur est assisté de trois directeurs dont un directeur des travaux publics, inspecteur général des ponts et chaussées de 1re ou de 2e classe.

Il est assisté également de deux conseils: 1° le conseil de gouvernement, composé des principaux fonctionnaires et appelé à donner son avis sur la plupart des affaires; 2° le conseil supérieur, composé des membres du conseil précédent, plus les généraux qui commandent les subdivisions, les trois préfets et six délégués des conseils généraux.

L'Algérie comprend trois départements: Alger, Oran, Constantine. Chaque département a son préfet, ses sous-préfets, ses commissaires de district dont les fonctions sont analogues à celle des sous-préfets.

Chaque département a son conseil général composé de membres élus par les Français et d'assesseurs musulmans désignés par le gouverneur.

On distingue dans chaque département: 1° le territoire civil administré par le préfet et qui a une existence propre analogue à celle des départements de la France, 2° le territoire militaire, administré uniquement par l'autorité militaire.

A mesure que la colonisation s'avance, le territoire militaire diminue et le territoire civil augmente.

Les communes du territoire civil ont une constitution analogue à celle des communes françaises.

Il y a des tribunaux musulmans et des tribunaux français; dans les territoires civils il existe des juges de paix, des tribunaux d'arrondissement et une cour d'appel dont le siège est à Alger. La juridiction suprême est la cour de cassation. Aucun magistrat algérien n'est inamovible.

Chaque département comporte un conseil de préfecture, les recours sont portés devant le conseil d'État.

Le service vicinal a été récemment organisé sur les mêmes bases qu'en France dans chaque département de l'Algérie.

D'après la jurisprudence de la cour de cassation, les cinq Codes français et les lois antérieures à la conquête sont exécutoires en Algérie, sans promulgation, sauf dans les dispositions auxquelles il aurait été dérogé par des actes législatifs subséquents.

Les lois postérieures à la conquête n'ont force de loi dans la colonie qu'autant qu'elles y ont été promulguées.

Travaux publics. — Le génie militaire et les corps des ponts et chaussées et des mines sont seuls chargés des travaux publics sous les ordres du gouverneur.

Les chemins de fer sont concédés comme en France et soumis aux mêmes règlements administratifs, qui y ont été promulgués par décret du 27 juillet 1862.

Jusqu'à ces derniers temps, c'est le cahier des clauses et conditions générales du 25 août 1833, qui a été appliqué aux entrepreneurs en Algérie, et non celui du 16 novembre 1866.

Le conseil de préfecture est juge du contentieux des travaux publics; il statue également sur les dommages et sur l'occupation temporaire et l'extraction des matériaux. Le décret du 8 février 1868 sur l'occupation temporaire a été promulgué en Algérie.

En ce qui touche l'expropriation, l'utilité publique ainsi que l'expropriation sont prononcées, sans intervention des magistrats de l'ordre judiciaire, par le gouverneur général (ordonnance du 1er octobre 1844). La décision qui prononce l'expropriation est publiée au *Journal officiel* et affichée à la porte de la justice de paix ou du commissariat du district. L'expropriation est alors consommée. Le propriétaire est tenu de justifier de ses droits par ses titres qu'examine l'administration des domaines.

Après notification des offres et citation des intéressés, l'indemnité est fixée par le tribunal d'arrondissement qui peut se transporter sur les lieux en corps ou par délégation et qui peut d'office nommer des experts. L'instruction est purement écrite, et le tribunal déli-

bère en chambre du conseil pour la fixation de l'indemnité.

L'indemnité peut être entièrement compensée par la plus-value. La décision du tribunal est souveraine et sans appel, sauf pour incompétence ou vice de forme devant la cour de cassation.

Si l'administration s'est emparée d'une propriété sans avoir, au préalable, rempli les formalités de l'expropriation, il va sans dire que les tribunaux agissent alors comme en matière de droit commun (Cass., 23 février 1869), et que la compensation de plus-value n'est pas admissible.

L'art. 60 de la loi du 3 mai 1841, en vertu duquel l'exproprié peut demander la rétrocession des terrains acquis en vue d'un travail public et non utilisés, n'est pas applicable en Algérie (Cass., 28 janvier 1874).

Le gouverneur peut ordonner la prise de possession d'urgence; le tribunal d'arrondissement fixe l'indemnité dont les intérêts courent à partir du jour de la prise de possession.

Les lois relatives aux irrigations, au drainage, aux associations syndicales, ont été promulguées et sont exécutoires en Algérie.

Sénatus-consulte du 21 avril 1866. Admission des indigènes aux fonctions et emplois civils. (Extrait.)

Art. 10. — L'indigène musulman ou israélite, s'il réunit les conditions d'âge et d'aptitude déterminées par les règlements français spéciaux à chaque service, peut être appelé, en Algérie, aux fonctions et emplois de l'ordre civil désignés au tableau annexé au présent décret.

Il n'est admis à des fonctions et emplois autres que ceux prévus à ce tableau, qu'à la condition d'avoir obtenu les droits de citoyen français.

Les indigènes titulaires de fonctions et emplois civils ont droit à la pension de retraite aux conditions, dans les formes et suivant les tarifs qui régissent les fonctionnaires et employés civils en France.

Toutefois leurs veuves ne sont admises à la pension que si le mariage a été accompli sous la loi civile française.

Extrait du tableau annexé : Service des travaux publics. — Commis de toute classe, dessinateur et garde-magasin dans les services des ponts et chaussées, des mines et des bâtiments civils.

Piqueur et conducteur des ponts et chaussées.

Garde-mines.

Inspecteur ordinaire des bâtiments civils.

Arrêté du gouverneur du 19 février 1868. Passages aux frais de l'État entre la France et l'Algérie. — Les demandes de passage à bord des bâtiments de la marine nationale, formées par les fonctionnaires dépendant du ministère des travaux publics, ne doivent être adressées au ministère de la marine que par l'intermédiaire du ministre des travaux publics. — Circulaire du 30 novembre 1855.

Voici maintenant l'extrait du règlement du 19 février 1868 :

« Ont droit au passage aux frais de l'État sur les bâtiments faisant le service de la correspondance entre la France et le littoral algérien :

1° Les fonctionnaires, agents, employés, préposés et gens de service directement rétribués sur les fonds du budget du gouvernement général de l'Algérie, et désignés au tableau de classement annexé au présent arrêté, lorsqu'ils se rendent à leur poste, sont licenciés autrement que par mesure disciplinaire, mis à la retraite, réintégrés dans les cadres de l'administration métropolitaine, porteurs d'un ordre de service ou munis d'un congé de convalescence;

« La durée des droits au passage de retour, en cas de licenciement dans les conditions énoncées ci-dessus, ou de mise à la retraite, est fixée à un an;

« Dans le cas de congé pour affaires personnelles, le passage gratuit n'est accordé qu'après un séjour consécutif de trois années dans la colonie;

« 2° Les femmes et enfants, les pères et mères desdits fonctionnaires et agents, lorsque ceux-ci se rendent à leur poste, en Algérie, sont licenciés autrement que par mesure disciplinaire, mis à la retraite, réintégrés dans les cadres de la métropole, ou décédés en activité de service dans la colonie;

« Dans ces quatre derniers cas, la durée du droit au passage de retour n'excédera pas un an;

« 3° Les femmes et enfants des mêmes fonctionnaires et agents, en cas de maladie personnelle dûment constatée;

« 4° La femme et les enfants qui accompagnent le chef de famille muni d'un congé de convalescence délivré après trois années de séjour consécutif de l'agent en Algérie.

« Les fonctionnaires et agents de l'État non pourvus d'un ordre d'embarquement gratuit bénéficieront du rabais consenti par la compagnie au profit de l'administration sur le prix du tarif commercial.

« Le bénéfice de cette réduction, personnelle aux fonctionnaires et agents sur la ligne entre la France et l'Algérie, est étendu à leurs femmes, enfants et domestiques, sur le littoral algérien.

« Les généraux et les préfets de l'Algérie... sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté. »

Relativement au droit de passage maritime, voici les classes dans lesquelles prennent place les divers fonctionnaires :

PREMIÈRE CLASSE. Inspecteur général des travaux civils, inspecteurs généraux, ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires ;

DEUXIÈME CLASSE. Élèves ingénieurs, conducteurs, piqueurs faisant fonctions de conducteurs, gardes-magasins, régisseurs comptables, commis comptables, expéditionnaires et commis auxiliaires, dessinateurs ;

TROISIÈME CLASSE. Piqueurs ;

QUATRIÈME CLASSE. Surveillants et chaouchs.

Le passage à la première classe donne droit au passage d'un domestique à la quatrième classe.

Traitements des ingénieurs et conducteurs en Algérie. — Un arrêté du gouverneur général de l'Algérie du 7 janvier 1862 avait fixé au tiers du traitement métropolitain le supplément colonial qui, d'après l'ordonnance des 15 avril-31 août 1845, ne peut être inférieur au cinquième du traitement normal, ni en excéder le tiers.

Afin de placer les corps des ponts et chaussées et des mines sur le même pied d'égalité que les autres services, dont le personnel bénéficie du quart seulement du traitement normal de France, le gouverneur général, par un arrêté du 21 décembre 1872, a adopté cette nouvelle base du quart et fixé comme il suit les traitements et accessoires de traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, ainsi que des ingénieurs des mines et gardes-mines :

GRADES.		TRAITEMENT de FRANCE.	SUPPLÉMENT colonial D'UN QUART.	INDEMNITÉS POUR — FRAIS de tournées, déplacements et autres.	INDEMNITÉS POUR — FRAIS de loyers et d'installation de bureau.	TOTAL.
Ingénieurs en chef	1re classe	8.000	2.000			17.000
		7.000	1.750	4.500	3.000	16.000
	2e classe	6.000	1.500			15.000
Ingénieurs ordinaires faisant fonctions d'ingénieur en chef	1re classe	4.500	1.125	4.500	3.000	13.125
	2e classe	3.000	875			11.875
Ingénieurs ordinaires	1re classe	4.500	1.125			10,625
	2e classe	3.500	875	3,000	2.000	9,375
	3e classe	2.500	625			8.125
Élèves ingénieurs de 1re, 2e, 3e classe		1.800	450	2.500	2.000	6.750
Conducteurs ou garde-mines principal		2.800	700	600		4.100
Conducteurs ou gardes-mines	1re classe	2.400	600	600		3.600
	2e classe	2.100	525	600		3.225
	3e classe	1.800	450	600		2.850
	4e classe	1.600	400	600		2.600
Conducteurs auxiliaires de 5e classe ou gardes-mines		1.400	350	600		2,350

ALIÉNATIONS ET ÉCHANGES D'IMMEUBLES.

Nous ne nous occuperons ici que des aliénations et échanges d'immeubles appartenant au domaine public. Il est statué par les conseils généraux et les conseils municipaux sur les aliénations et échanges des immeubles départementaux et communaux.

Ordonnance royale du 22 mars 1835, relative aux terrains acquis en vue de travaux publics et non utilisés.

Art. 1. Les terrains ou portions de terrains acquis pour des travaux d'utilité publique, et qui n'auraient pas reçu ou ne recevraient pas cette destination, seront remis à l'administration des domaines pour être rétrocédés, s'il y a lieu, aux anciens propriétaires ou à leurs ayants droit, conformément aux articles 60 et 61 de la loi sur l'expropriation.

Le contrat de rétrocession sera passé devant le préfet du département ou devant le sous-préfet, sur délégation du préfet, en présence et avec le concours d'un préposé de l'administration des domaines et d'un agent du ministère pour le compte duquel l'acquisition des terrains avait été faite.

Le prix de la rétrocession sera versé dans les caisses du domaine.

Art. 2. Si les anciens propriétaires ou leurs ayants droit encourent la déchéance du privilège qui leur est accordé par les articles 60 et 61 de la loi sur l'expropriation, les terrains ou portions de terrains seront aliénés dans la forme tracée pour l'aliénation des biens de l'Etat, à la diligence de l'administration des domaines.

Loi du 20 mai 1836, autorisant la cession de terrains domaniaux devenus inutiles.

Art. 4. Les portions de terrains dépendantes d'anciennes routes ou chemins, et devenues inutiles par suite de changement de tracé ou d'ouverture d'une route royale ou départementale, pourront être cédées, sur estimation contradictoire, à titre d'échange et par voie de compensation de prix, aux propriétaires des terrains sur lesquels les parties de route neuve devront être exécutées.

L'acte de cession devra être soumis à l'approbation du ministre des finances, lorsqu'il s'agira de terrains abandonnés par des routes royales.

Circulaire ministérielle, travaux publics. 20 septembre 1837. — Cession, par voie d'échange, de terrains devenus inutiles aux routes, canaux, etc.

La circulaire du 27 septembre 1837 a invité les préfets et ingénieurs en chef à se conformer à l'instruction suivante, rédigée par le directeur des domaines :

« Les dispositions de l'art. 4 de la loi du 28 mai 1836 n'ont point porté atteinte : 1° à la faculté accordée par l'art. 53 de la loi du 16 septembre 1807, aux propriétaires riverains, de s'avancer sur la voie publique ; 2° au privilège que l'art. 60 de la loi sur l'expropriation confère aux anciens propriétaires de terrains acquis pour des travaux d'utilité publique, et qui n'ont point reçu cette destination, d'en obtenir la rétrocession à l'amiable. Il ne peut donc être procédé aux cessions, à titre d'échange, autorisées par la loi du 20 mai 1836, que lorsque les anciens propriétaires n'ont point usé de leur privilège, et que les propriétaires riverains n'ont point réclamé le droit de préférence établi en leur faveur.

« L'art. 61 de la loi sur l'expropriation a déterminé les publications à faire pour mettre les anciens propriétaires en demeure d'exercer leur privilège; ces publications peuvent également servir d'avertissement aux propriétaires riverains.

« Pour l'accomplissement de ces formalités préalables et la passation des contrats d'échange dans les cas prévus par l'art. 4 de la loi du 20 mai 1836, M. le ministre des finances a arrêté, le 13 juillet 1837, de concert avec M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, les dispositions suivantes :

« 1° Aussitôt après la remise, à l'adminis-« tration des domaines, des terrains acquis « pour des travaux d'utilité publique et qui « n'auront point reçu cette destination, et des « portions de routes ou chemins devenues inu-« tiles, les directeurs des domaines feront « procéder aux publications prescrites par « l'art. 61 de la loi sur l'expropriation. Ces « publications contiendront l'avertissement, « savoir : aux anciens propriétaires, de décla-« rer, dans le délai de trois mois, leur vo-« lonté de réacquérir, en vertu de l'art. 60 « de cette loi, les terrains dont ils ont été « expropriés, et aux propriétaires riverains de « portions de terrains restées sans emploi, de « réclamer, dans le même délai, le droit de « préférence par l'art. 53 de la loi du 16 sep-« tembre 1807;

« 2° Si, dans ce délai de trois mois, ni les « uns ni les autres n'ont exercé leur privilège « ou leur droit de préférence, le préfet ou « l'ingénieur en chef du département fera « connaître au directeur des domaines les « portions de routes ou chemins qui seront « dans le cas d'être échangées en vertu de « l'art. 4 de la loi du 20 mai 1836;

« 3° Le directeur des domaines se concer-« tera avec le préfet et l'ingénieur en chef, « pour faire procéder contradictoirement aux « estimations nécessaires;

« 4° Les contrats d'échange seront préparés « par les soins de l'administration des ponts « et chaussées; ils seront passés devant le pré-« fet ou sous-préfet de l'arrondissement, dé-« légué, en présence et avec le concours d'un « préposé des domaines et d'un agent des « ponts et chaussées;

« 5° Lorsque, dans le cas prévu par la « dernière disposition de l'art. 4 de la loi « du 20 mai 1836, le contrat d'échange sera « soumis à l'approbation du ministre des « finances, le plan des lieux, le procès-verbal « d'estimation et autres pièces devront y être « joints;

« 6° La soulte stipulée au profit de l'Etat, « dans l'acte d'échange, sera versée dans les « caisses du domaine; celle qui sera à sa « charge sera payée par les soins et sur le « budget de l'administration des ponts et « chaussées. Les frais qui, suivant les résultats « de l'échange, devront être supportés par « l'Etat, seront également acquittés sur ce « budget;

« 7° L'art. 4 de la loi du 20 mai 1836 et les « dispositions ci-dessus sont applicables aux « portions de terrains provenant de canaux et « rivières navigables, et devenues inutiles. »

« Plusieurs modes particuliers d'aliénation sont autorisés pour les terrains ou portions de terrains provenant de routes, chemins, canaux, etc., et devenus inutiles.

« D'abord, ces terrains peuvent être revendus, en vertu du privilège établi par l'art. 60 de la loi sur l'expropriation, aux anciens propriétaires qui en avaient été expropriés.

« En ce qui concerne spécialement les terrains retranchés de la voie publique, par suite d'alignement, les propriétaires riverains ont, aux termes de l'art. 53 de la loi du 16 septembre 1807, la faculté de les acquérir au prix de l'estimation. Une décision du ministre des finances, du 28 août 1835, a prescrit le concours des préposés des domaines aux opérations relatives aux cessions de ces terrains.

« Enfin, à défaut d'exercice du privilège des anciens propriétaires et du droit de préférence des propriétaires riverains, l'art. 4 de la loi du 20 mai 1836 permet de céder les portions de routes ou chemins, devenues inutiles, à titre d'échange et par voie de compensation de prix, aux propriétaires des terrains sur lesquels les parties de routes neuves doivent être exécutées.

« Conformément à l'art. 1er de l'arrêté du ministre des finances, ci-dessus transcrit, tous les terrains et portions de terrains provenant de routes, chemins et autres travaux d'utilité publique, doivent être remis aux préposés de l'administration des domaines. Les directeurs, dans les départements, sont spécialement chargés de faire procéder aux publications prescrites par l'art. 61 de la loi sur l'expropriation.

« Ces publications auront lieu dans la forme indiquée par l'art. 6 de la même loi. Elles auront pour objet d'avertir non seulement les anciens propriétaires des terrains, mais encore les propriétaires riverains qui pourraient user de la faculté accordée par l'art. 53 de la loi du 16 septembre 1807. Les uns et les autres devront être invités à déclarer, dans le délai de trois mois, s'ils entendent profiter du bénéfice de la loi.

« Si, dans ce délai, ils ne font aucune réclamation, les terrains devenus inutiles pourront être échangés en exécution de l'art. 4 de la loi du 20 mai 1836. Les art. 2, 3, 4 et 5 de l'arrêté du ministre, règlent les opérations relatives à ces échanges et auxquelles les préposés des domaines devront concourir.

« Suivant l'art. 6 du même arrêté, les soultes qui seront à la charge des particuliers échangistes, seront versées dans la caisse de l'administration. Ces recettes seront portées dans les écritures et comptes des préposés à la partie destinée *aux produits divers, etc.*, sous un article distinct ayant pour titre : *Divers ministères, soultes d'échanges, de portions de terrains provenant de routes, chemins, canaux et autres travaux d'utilité publique et devenus inutiles.* Les receveurs des domaines verseront ces produits aux caisses des receveurs des finances, cumulativement avec leurs autres recettes. Les soultes et les frais, mis à la charge de l'Etat, seront acquittés par les soins de l'administration des ponts et chaussées.

« Les terrains qui n'auront point été rétrocédés aux anciens propriétaires, ou vendus aux propriétaires riverains, ou enfin cédés à titre d'échange et par voie de compensation de prix, seront aliénés suivant le mode prescrit pour les domaines de l'Etat. »

Loi du 24 mai 1842, relative aux portions de routes royales délaissées par suite de changement de tracé ou d'ouverture d'une nouvelle route.

Art. 1. Les portions de routes royales délaissées par suite de changement de tracé ou d'ouverture d'une nouvelle route pourront, sur la demande ou avec l'assentiment des conseils généraux des départements ou des conseils municipaux des communes intéressées, être classées par ordonnances royales, soit parmi les routes départementales, soit parmi les chemins vicinaux de grande communication, soit parmi les simples chemins vicinaux.

Art. 2. Au cas où ce classement ne serait pas ordonné, les terrains délaissés seront remis à l'administration des domaines, laquelle est autorisée à les aliéner.

Néanmoins il sera réservé, s'il y a lieu, eu égard à la situation des propriétés riveraines, et par arrêté du préfet en conseil de préfecture, un chemin d'exploitation dont la largeur ne pourra excéder 5 mètres.

Art. 3. Les propriétaires seront mis en demeure d'acquérir, chacun en droit soi, dans les formes tracées par l'art. 61 de la loi du 3 mai 1841, les parcelles attenantes à leurs propriétés.

A l'expiration du délai fixé par l'article précité, il pourra être procédé à l'aliénation des terrains, selon les règles qui régissent les aliénations du domaine de l'Etat, ou par application de l'art. 4 de la loi du 20 mai 1836.

Art. 4. Lorsque les portions de routes royales délaissées auront été classées parmi les routes départementales ou les chemins vicinaux, les parcelles de terrain qui ne feraient pas partie de la nouvelle voie de communication ne pourront être aliénées qu'à la charge, par le département ou la commune, de se conformer aux dispositions du premier paragraphe de l'article précédent.

Circulaire ministérielle, travaux publics. 29 août 1848. Remise à l'administration des domaines des terrains devenus inutiles au service des ponts et chaussées et des arbres dépérissants.

Monsieur le préfet, par une circulaire du 20 janvier 1846, M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics a rappelé les instructions qui prescrivent de remettre à l'administration

des domaines, pour être aliénés au profit du Trésor :

1° Les portions de routes nationales déclassées ou abandonnées par suite de changements de direction, et qui sont susceptibles d'être aliénées conformément à la loi du 24 mai 1842;

2° Les parcelles de terrains qui faisaient partie de parcelles plus grandes acquises pour un travail d'utilité publique, mais dont l'exécution définitive du projet a laissé une portion sans emploi;

3° Enfin, les terrains que l'administration a été obligée d'acquérir en dehors de ses besoins, sur la réquisition des propriétaires, par application de l'art. 50 de la loi du 3 mai 1841.

J'apprends que, dans beaucoup de départements, la mesure recommandée par la circulaire du 20 janvier 1846 n'a point été exécutée ou n'a reçu qu'une exécution partielle. En présence des besoins impérieux du Trésor, il importe de ne rien négliger de ce qui peut accroître ses ressources. Le moment est donc venu, plus que jamais, d'assurer la prompte et complète application des instructions précitées. Veuillez, à cet effet, monsieur le préfet, inviter M. l'ingénieur en chef de votre département à dresser et à me faire parvenir par votre intermédiaire, dans un bref délai, l'état des délaissés de routes nationales, et des portions de terrains susceptibles d'être remis au domaine. M. l'ingénieur en chef devra joindre à cet état un tableau des arbres plantés sur le sol des routes et de leurs dépendances et qui, à raison de leur dépérissement, pourraient être également remis au domaine pour être vendus dans l'intérêt du Trésor.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 5 *novembre* 1851. — Les prescriptions précédentes n'étant exécutées que d'une manière lente et tardive, ont été rappelées par une circulaire du 5 novembre 1851, qui, pour régulariser cette partie du service, a invité les ingénieurs en chef à présenter, dans le premier trimestre de chaque année, pour être transmis par les préfets aux directeurs des domaines, un état indicatif :

1° Des portions de routes nationales déclassées ou abandonnées par suite de changements de direction et qui sont susceptibles d'être aliénées conformément à la loi du 24 mai 1842;

2° Des parcelles de terrains qui faisaient partie de parcelles plus grandes acquises pour le service de la grande voirie, mais dont l'exécution du projet laisse une portion sans emploi;

3° Des terrains que l'administration est obligée d'acquérir en dehors de ses besoins, sur la réquisition des propriétaires, par application de l'art. 50 de la loi du 3 mai 1841.

Veuillez, en même temps, monsieur le préfet, inviter M. l'ingénieur en chef à produire, également dans le premier trimestre de chaque année, un tableau des parcelles dont les propriétaires auront été dépossédés pour la construction ou l'élargissement des routes, afin qu'elles puissent être distraites aussitôt de la matière imposable. A cet effet, vous voudrez bien transmettre ce second tableau à M. le directeur des contributions directes de votre département.

30 *décembre* 1859. — *Instruction du directeur général des domaines, relative à la revente des terrains acquis pour des travaux d'utilité publique et restés sans emploi.* (Extrait.)

« Les acquéreurs de portions restantes d'immeubles partiellement expropriés n'ont droit à la rétrocession des parcelles restées sans emploi qu'autant qu'ils ont été formellement subrogés dans l'effet du privilége concédé par l'art. 60 de la loi du 3 mai 1841. »

Le privilège de rétrocession constitue un droit réel principal et n'est point l'accessoire d'un autre droit de propriété; l'équité veut que l'ancien propriétaire ou son héritier profite de la plus-value survenue depuis l'expropriation; il n'en résulte, du reste, aucun préjudice pour l'acquéreur riverain, puisque le terrain acquis par lui était séparé de la voie publique par la parcelle à rétrocéder et qu'il n'a jamais eu accès sur cette voie.

Le droit de préemption, étant un droit réel, peut être cédé à un tiers par le propriétaire primitif ou par son héritier.

« Au surplus, en cas de contestations au sujet de l'exercice du privilège dont il s'agit, les parties doivent être renvoyées devant l'autorité judiciaire. »

Circulaire ministérielle, travaux publics. 1er *août* 1878. *Concours de l'administration des domaines dans les aliénations et échanges de terrains.*

Monsieur le préfet, la loi des 22 novembre, 1er décembre 1790, notamment dans ses art. 8 et 18, a spécifié que les aliénations et les échanges d'immeubles appartenant à l'Etat devaient être accomplis dans les formes prescrites par les règlements et autorisés par la loi.

Une ordonnance du 12 décembre 1827 a déterminé les règles à suivre dans l'instruction des demandes d'échange et stipulé formellement l'intervention obligatoire de l'administration des domaines.

La loi du 20 mai 1836, art. 4, a autorisé dans une forme plus simple la cession, par voie d'échange et de compensation de prix, des parcelles provenant de routes abandonnées par suite de changement de tracé, lorsque ces par-

celles doivent être cédées aux propriétaires des terrains sur lesquels les parties de route neuve doivent être exécutées.

Une circulaire, en date du 20 septembre 1837, a indiqué comment cette disposition législative devait être exécutée avec le concours de l'administration des domaines, et trois instructions ultérieures, en date des 20 janvier 1846, 29 août 1848 et 5 novembre 1851, ont rappelé aux ingénieurs que tous les terrains devenus inutiles au service des ponts et chaussées devaient être remis à cette administration, qui a seule qualité pour fixer le prix de vente des immeubles appartenant à l'État, et qui doit, à peine de nullité, concourir à ces ventes sous quelque forme qu'elles soient réalisées. Ces principes ont été confirmés par tous les règlements de comptabilité et notamment par l'art. 43 du décret du 31 mai 1862.

Cependant, il est arrivé plusieurs fois que des ingénieurs attachés aux services de construction des chemins de fer, ont cru pouvoir céder directement à certains propriétaires des parcelles inutiles aux travaux, en échange des terrains dont ces propriétaires devaient être dépossédés.

M. le ministre des finances a appelé mon attention sur ces irrégularités et a demandé que des instructions soient adressées aux ingénieurs pour en prévenir le retour.

Les observations de mon collègue au département des finances sont fondées, et les principes sur la matière ont été si souvent exposés dans les instructions de l'administration qu'il y a lieu de s'étonner que MM. les ingénieurs aient pu les perdre de vue dans quelques services.

Néanmoins, puisqu'il en est ainsi, monsieur le préfet, je viens de nouveau appeler votre attention et celle des ingénieurs sur les considérations qui précèdent et qui peuvent se résumer en quelques mots :

I. — L'administration des domaines a seule qualité pour procéder à l'aliénation des objets mobiliers ou des immeubles appartenant à l'État et pour en fixer le prix.

II. — Lorsque, dans l'intérêt du Trésor, il y a lieu de procéder à un échange de terrains entre l'État et des particuliers, il doit être procédé à cette opération suivant les règles fixées par l'ordonnance royale du 12 décembre 1827, ou, s'il s'agit du cas particulier prévu par l'art. 4 de la loi du 20 mai 1836, conformément aux instructions contenues dans la circulaire d'un de mes prédécesseurs en date du 20 septembre 1837.

III. — Comme conséquence de ces principes, toutes les parcelles de terrains acquises en excédant ou reconnues inutiles après les constructions de voies de communication quelconques par l'État, doivent être, exactement et sans retard, remises à l'administration des domaines.

Ces règles doivent trouver particulièrement leur application dans les services de construction de chemins de fer, services qui fonctionnent déjà ou vont être organisés dans un grand nombre de départements.

ALIGNEMENTS.

Considérations générales. — L'alignement est la ligne qui sépare des propriétés riveraines le domaine de la voie publique : nous disons le domaine de la voie publique, et non simplement la voie publique, car l'alignement peut se trouver à l'intérieur des propriétés riveraines et celles-ci sont alors frappées de reculement.

Par extension, on désigne encore sous le nom d'alignement l'application sur le terrain de la ligne ci-dessus définie ; un agent des ponts et chaussées, par exemple, donne l'alignement lorsqu'il trace cette ligne sur le terrain. Enfin l'acte qui indique la position de cette ligne prend lui-même le nom d'alignement ; ainsi, un préfet délivre un alignement lorsque, dans un arrêté, il indique la limite d'une route et d'un héritage voisin.

Tout le monde sait en quoi consiste la servitude de l'alignement : en principe, on est tenu de placer les façades des constructions sur l'alignement ; lorsqu'une construction est en arrière de l'alignement, la servitude ne lui est pas onéreuse ; lorsqu'elle est en saillie, elle ne peut faire l'objet d'aucune reconstruction, réparation ou travail confortatifs, susceptibles d'en prolonger l'existence ; elle est condamnée à périr sans qu'on puisse rien faire pour prolonger son existence, et, lorsque le propriétaire veut la réédifier, il est tenu de reculer la façade pour la mettre sur l'alignement ; il ne lui est tenu aucun compte de la valeur de la construction et du dommage qu'on lui cause, la valeur seule du terrain abandonné doit lui être remboursée.

Cette loi paraît bien dure au premier abord et contraire au principe posé par le Code, que nul ne peut être privé de sa propriété sans une juste et préalable indemnité. Cependant, elle se justifie en partie par cette considération que les propriétés riveraines de la voie publique tirent une grande valeur et de grands avantages de l'existence de cette voie, et qu'il est juste qu'en retour elles soient frappées d'une servitude qui n'a pour but, en somme, que l'amélioration et l'embellissement de la voie. Il y a, de plus, deux raisons sérieuses pour conserver cette servitude : 1° elle est fort ancienne et est entrée dans les mœurs, si bien qu'elle est généralement acceptée sans trop de plaintes ; 2° elle donne le moyen d'obtenir une régularisation progressive de toutes les rues des villes et villages, régularisation qui devrait être abandonnée parce qu'elle serait

trop coûteuse si on devait l'effectuer par l'expropriation ordinaire.

La servitude de l'alignement a été surtout défendue par les gens de l'art qui, chargés de l'appliquer, en reconnaissent l'utilité sous le rapport de l'intérêt général qui leur est confié: elle a été attaquée surtout par les jurisconsultes n'ayant en vue que le droit absolu.

Le conseil d'Etat, comme toujours, a dû rester dans la voie pratique; par sa jurisprudence, il a cherché à atténuer les rigueurs de la servitude en ce qu'elles avaient d'excessif et à concilier l'intérêt général avec le respect de la propriété privée.

LOIS GÉNÉRALES RELATIVES A L'ALIGNEMENT.

Les lois relatives à l'alignement sont de date relativement moderne; on n'a pour s'en convaincre qu'à considérer les anciennes rues des villes, où les façades des édifices sont distribuées pour ainsi dire au hasard, sans plan d'ensemble, suivant la fantaisie de chaque propriétaire; un tel état de choses peut conduire à des effets pittoresques, mais il a le grave inconvénient d'entraver la circulation des piétons et des voitures et n'est pas sans danger.

— C'est à partir du XVIIe siècle que le pouvoir central commença à se préoccuper de cette situation et chercha pour la première fois les moyens d'y remédier.

— La plupart des édits, lois et règlements, ayant trait à l'alignement, s'occupent en même temps de la voirie en général; nous ne nous occuperons ici que des alignements proprement dits, le sujet sera complété au mot *Voirie*.

***Édit de décembre* 1607.** — « Premièrement, nous voulons que notre grand voyer, ou autres par lui commis aient la connaissance de la voirie, tant dans les villes, faubourgs et grands chemins vulgairement appelés chemins royaux.... »

Ordonnons à notre dit grand voyer et ses commis « de pourvoir à ce que les rues s'embellissent et élargissent au mieux que faire se pourra, et, en baillant par lui les alignements, redresser les murs où il y aura pli ou coude, et de tout sera tenu de donner par écrit son procès-verbal de lui signé ou de son greffier.... »

Après l'achèvement des travaux seront tenus les particuliers « d'en avertir le grand voyer ou son commis, afin qu'il recolle les dits alignements et reconnaisse si les ouvriers ont travaillé suivant ceux, sans toutes fois payer aucune chose pour ledit recollement et confrontation; et où il se trouverait qu'ils auraient contrevenu aux dits alignements, seront lesdits particuliers assignés par devant le prévôt de Paris ou son lieutenant, pour voir ordonner que la besogne mal plantée sera abattue et condamnés à telle amende que de raison. »

Ainsi que le fait ressortir Tarbé de Vauxclairs dans son Dictionnaire des travaux publics, cette dernière disposition est très remarquable pour l'époque où elle a été prescrite, en ce sens qu'elle prévoit le récolement des travaux exécutés, mesure excellente et présentant les plus sûres garanties. — Voir le mot *Récolement*.

***Arrêt du conseil du* 27 *février* 1765.** — L'édit de 1607 fut suivi de :

1° La déclaration du roi du 16 juin 1693, qui défend de faire démolir, construire ou réédifier sans avoir pris les alignements au bureau des trésoriers de France;

2° L'arrêt du conseil, de mars 1699, portant que tous les alignements seront donnés par les trésoriers de France ;

3° L'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris, du 29 mars 1754.

— Cette ordonnance a été rendue applicable dans toute la France par l'arrêt du conseil du 27 février 1765 :

« — Le roi étant informé que l'exécution des plans pour les traverses des routes construites par ses ordres, dans les villes, bourgs et villages de quelques généralités, souffre différens retardemens, et est même quelquefois totalement intervertie par des alignemens donnés aux propriétaires de maisons ou autres édifices sur lesdites routes, par des officiers de justice ou prétendus voyers, qui, n'ayant aucune connoissance desdits plans, s'ingèrent, sous différens prétextes, dans l'exercice d'une fonction que Sa Majesté ne leur a pas confiée. A quoi voulant pourvoir: le roi étant en son conseil, a ordonné et ordonne que, conformément à ce qui se pratique au bureau des finances de la généralité de Paris, dont Sa Majesté a confirmé et confirme l'ordonnance du 29 mars 1754, les alignemens pour constructions ou reconstructions de maisons, édifices ou bâtimens généralement quelconques, en tout ou en partie, étant le long et joignant les routes construites par ses ordres, soit dans les traverses des villes, bourgs et villages, soit en pleine campagne, ainsi que les permissions pour toute espèce d'ouvrage aux faces desdites maisons, édifices et bâtimens, et pour établissement d'échoppes ou choses saillantes le long desdites routes, ne pourront être donnés en aucuns cas par autres que par les trésoriers de France, commissaires de Sa Majesté pour les ponts et chaussées en chaque généralité, ou, à leur défaut et en leur absence, par un autre trésorier de France de ladite généralité qui seroit présent sur les lieux et pour ce requis; le tout sans frais, et en se conformant par eux aux plans levés et arrêtés par les ordres de Sa Majesté, qui sont ou se-

ront déposés par la suite au greffe du bureau des finances de leur généralité : et dans le cas où les plans ne seroient pas encore déposés audit greffe, veut Sa Majesté qu'avant de donner lesdits alignemens ou permissions, lesdits trésoriers de France, commissaires de Sa Majesté, ou autres à leur défaut, se fassent remettre un rapport circonstancié de l'état des lieux par l'ingénieur ou l'un des sous-ingénieurs des ponts et chaussées de ladite généralité, et que dudit alignement ou de ladite permission il soit déposé minute au greffe dudit bureau des finances, à laquelle ledit rapport sera et demeurera annexé. Fait Sa Majesté défenses à tous particuliers, propriétaires ou autres, de construire, reconstruire ou réparer aucuns édifices, poser échoppes ou choses saillantes le long desdites routes sans en avoir obtenu les alignemens ou permissions desdits trésoriers de France, commissaires de Sa Majesté, ou dans le cas ci-dessus spécifié d'un autre trésorier de France dudit bureau des finances, à peine de démolition desdits ouvrages, confiscation des matériaux et de 300 livres d'amende, et contre les maçons, charpentiers et ouvriers, de pareille amende, et même de plus grande peine en cas de récidive.

« Fait pareillement Sa Majesté défenses à tous autres, sous quelque prétexte et à quelque titre que ce soit, de donner lesdits alignemens et permissions, à peine de répondre en leur propre et privé nom des condamnations prononcées contre les particuliers, propriétaires, locataires et ouvriers qui seront, en cas de contravention, poursuivis à la requête des procureurs de Sa Majesté auxdits bureaux des finances et punis suivant l'exigence des cas. Enjoint Sa Majesté aux sieurs intendans et commissaires départis dans toutes les généralités, ainsi qu'aux commissaires des ponts et chaussées et aux officiers des bureaux de finances, de tenir, chacun en droit soi, la main à l'exécution du présent arrêt. Et sera ledit arrêt lu, publié et affiché partout où besoin sera, et exécuté nonobstant opposition ou appellation quelconques, pour lesquelles ne sera différé, et dont, si aucunes interviennent, Sa Majesté s'est réservé la connaissance, et icelle interdit à toutes ses cours et juges. »

Loi des 7-14 *octobre* 1790. (Extrait.)

Art. 1er. — L'administration, en matière de grande voirie, attribuée aux corps administratifs par l'article 6 du décret des 6 et 7 septembre sur l'organisation judiciaire, comprend, dans toute l'étendue du royaume, l'alignement des rues des villes, bourgs et villages qui servent de grandes routes.

Décret de l'Assemblée nationale, 19-22 *juillet* 1791. — Art. 29. — Sont également confirmés provisoirement les règlemens qui subsistent touchant la voirie, ainsi que ceux actuellement existans à l'égard de la construction des bâtimens, et relatifs à leur solidité et sûreté, sans que, de la présente disposition, il puisse résulter la conservation des attributions ci-devant faites sur cet objet à des tribunaux particuliers.

Loi du 16 *septembre* 1807. (Extrait.)

Art. 50. — Lorsqu'un propriétaire fait volontairement démolir sa maison, lorsqu'il est forcé de la démolir pour cause de vétusté, il n'a droit à indemnité que pour la valeur du terrain délaissé, si l'alignement qui lui est donné par les autorités compétentes le force à reculer sa construction.

Art. 51. — Les maisons et les bâtiments dont il serait nécessaire de faire démolir et d'enlever une portion pour cause d'utilité publique légalement reconnue, seront acquis en entier, si le propriétaire l'exige; sauf à l'administration publique ou aux communes à revendre les portions de bâtiments ainsi acquises, et qui ne seront pas nécessaires pour l'exécution du plan. La cession par le propriétaire à l'administration publique ou à la commune, et la revente, seront effectuées d'après un décret rendu en conseil d'Etat sur le rapport du ministre de l'intérieur, dans les formes prescrites par la loi.

Art. 52. — Dans les villes, les alignements pour l'ouverture des nouvelles rues, pour l'élargissement des anciennes qui ne font point partie d'une grande route, ou pour tout autre objet d'utilité publique, seront donnés par les maires, conformément au plan dont les projets auront été adressés aux préfets, transmis avec leur avis au ministre de l'intérieur, et arrêtés en conseil d'Etat.

En cas de réclamation de tiers intéressés, il sera de même statué en conseil d'Etat, sur le rapport du ministre de l'intérieur.

Art. 53. — Au cas où, par des alignements arrêtés, un propriétaire pourrait recevoir la faculté de s'avancer sur la voie publique, il sera tenu de payer la valeur du terrain qui lui sera cédé. Dans la fixation de cette valeur, les experts auront égard à ce que le plus ou le moins de profondeur du terrain cédé et la nature de la propriété, le reculement du reste du terrain bâti ou non bâti loin de la nouvelle voie, peut ajouter ou diminuer de valeur relative pour le propriétaire.

Au cas où le propriétaire ne voudrait point acquérir, l'administration publique est autorisée à le déposséder de l'ensemble de sa propriété, en lui payant la valeur telle qu'elle était avant l'entreprise des travaux. La cession et la revente seront faites comme il a été dit en l'art. 51 ci-dessus.

Art. 54. — Lorsqu'il y aura lieu en même temps à payer une indemnité à un propriétaire pour terrains occupés, et à recevoir de lui une plus-value pour des avantages acquis à ses propriétés restantes, il y aura compensation jusqu'à concurrence; et le surplus seulement, selon les résultats, sera payé au propriétaire ou acquitté par lui.

Résumé. — Tels sont les textes qui forment la législation de l'alignement. Ils ont été complétés et interprétés par des règlements et instructions ministérielles, et surtout par la jurisprudence du conseil d'Etat et de la cour de cassation.

PLANS D'ALIGNEMENTS.

L'arrêt du conseil de 1765 avait ordonné l'exécution de plans généraux d'alignements. Beaucoup de ces plans sont aujourd'hui approuvés et ont force exécutoire; malheureusement, il en reste beaucoup à faire, même sur les routes départementales. — En l'absence de tout plan approuvé, la jurisprudence veut que l'administration ne puisse donner d'autre alignement que celui qui résulte de la constatation même de la limite actuelle de la voie publique; on ne peut légalement prescrire ni un élargissement ni un rétrécissement, ce qui est chose grave dans le premier cas. Il est donc d'une importance capitale de faire approuver un plan d'alignement partout où il est indispensable de procéder à des élargissements et, pour l'avoir négligé, on a vu se perpétuer les situations les plus défectueuses; quelquefois même, on a dû recourir à l'expropriation ordinaire pour régulariser une traverse, procédé infiniment plus coûteux que l'acquisition par voie d'alignement.

Chargé pendant plusieurs années du service vicinal en même temps que du service des routes, nous avons pu constater que les plans d'alignements sont dressés d'une manière d'autant plus défectueuse et ménagent d'autant moins la propriété privée qu'ils s'appliquent à des voies d'un ordre moins élevé. Nous avons vu des plans dressés pour des rues de village, dans lesquels on avait adopté d'impitoyables lignes droites comme si cela était nécessaire pour obtenir une voie commode et d'un aspect satisfaisant; ailleurs, deux maisons opposées sont sujettes, l'une à avancement, l'autre à reculement, de telle sorte que, si la première est reconstruite avant l'autre, la rue se trouvera réduite à une largeur insignifiante. De telles fautes n'existeraient point si les plans étaient obligatoirement dressés ou contrôlés par des gens spéciaux; l'examen par le conseil départemental des bâtiments civils a quelquefois laissé à désirer.

Les prescriptions que nous allons relater émanent, en grande partie, du ministère des travaux publics, et s'appliquent aux plans *des routes nationales et départementales;* elles seront étendues utilement à tous les autres.

Circulaire ministérielle, travaux publics. 24 *octobre* 1845. — *Instructions sur les plans d'alignements.*

Monsieur le préfet, d'après la circulaire du 3 août 1833, MM. les ingénieurs ont jusqu'à présent dressé en triple expédition, et vous avez soumis immédiatement à une enquête, les projets d'alignements des routes royales et départementales dans les traverses des villes, bourgs et villages.

Il arrive souvent que le conseil des ponts et chaussées, en se livrant à l'examen de ces projets, les juge susceptibles de nombreuses modifications qui rendent une nouvelle enquête indispensable, et nécessitent même quelquefois la production de nouveaux plans.

Lorsque le projet est modifié, les corrections introduites dans la légende descriptive des alignements et les lignes de différentes couleurs qui figurent sur les plans peuvent être une cause d'erreurs dans l'application; l'administration se trouve en outre dans le cas de soumettre à l'homologation royale des plans qui n'offrent pas toute la netteté désirable. Si le projet est jugé trop défectueux pour pouvoir être admis, même sous la réserve de certaines modifications, MM. les ingénieurs éprouvent le regret d'avoir dressé trois expéditions d'un travail devenu inutile, et les opérations de l'enquête doivent être recommencées; il en résulte pour tout le monde une complication d'écritures et une perte de temps nuisibles au bien du service.

Afin d'éviter ces inconvénients, j'ai décidé qu'à l'avenir ces plans d'alignements seront d'abord dressés en simple expédition et transmis à l'administration centrale à l'état d'avant-projet, avant toute enquête, pour subir une première fois l'examen du conseil des ponts et chaussées. Ce n'est que lorsque l'enquête aura eu lieu, et après un nouvel examen du conseil, que MM. les ingénieurs dresseront trois expéditions du plan, qui ne présenteront ainsi que les alignements adoptés.

Je crois d'ailleurs utile, monsieur le préfet, de rappeler ici les instructions auxquelles MM. les ingénieurs doivent se conformer pour dresser les plans généraux d'alignements.

Les alignements sont tracés dans le but principal de donner aux traverses la largeur qu'exige la facilité de la circulation. Sans doute, on ne doit pas négliger les dispositions propres à assurer la régularité et l'embellissement des villes, mais seulement lorsqu'on peut obtenir ces avantages sans aggraver d'une manière notable la servitude des propriétés riveraines.

Il convient donc :

De ne pas s'attacher à établir un parallélisme rigoureux;

D'éviter, autant que possible, de faire avancer les constructions sur la voie publique, ce qui réduirait, sans utilité, la largeur actuelle; et, lorsqu'un redressement est indispensable, de combiner les alignements de manière que la circulation ne puisse jamais être entravée par l'exécution partielle du plan;

De prendre l'élargissement du côté où le dommage doit être moindre pour les propriétaires riverains;

De maintenir, autant que possible, les alignements résultant d'autorisations régulières;

De conserver toutes les façades qui différeraient peu de l'alignement à suivre;

De faire choix de repères fixes et bien déterminés, en évitant avec soin de briser la façade d'un bâtiment;

De ne jamais proposer d'alignements curvilignes, mais d'y substituer des portions de polygone rectilignes, dont la forme est plus favorable aux constructions;

Enfin, de se borner, sur les places et promenades publiques, à tracer des lignes ponctuées indiquant les limites de la grande voirie.

Indépendamment de ces règles générales, qui doivent présider à la fixation des alignements d'une traverse, MM. les ingénieurs devront observer scrupuleusement les prescriptions suivantes :

1° L'avant-projet sera dressé à l'échelle de cinq millimètres pour mètre; il sera toujours accompagné du nivellement en long de la traverse et d'un certain nombre de profils en travers bien choisis, s'étendant, s'il y a lieu, sur les propriétés riveraines. L'échelle du profil en long sera de deux millimètres pour mètre, et celle des profils en travers de cinq millimètres pour mètre. On rapportera sur l'avant-projet tous les numéros du profil en long, afin d'établir une concordance parfaite entre ces deux pièces.

On produira en outre un mémoire justificatif des alignements proposés, en indiquant au commencement de ce mémoire la forme, la composition, les dimensions et l'état de viabilité de la chaussée, ainsi que le maximum des pentes ou rampes.

Si une localité est traversée par plusieurs routes, on présentera simultanément, en un seul dossier, les avant-projets relatifs à chacune de ces routes; et, dans ce cas, on joindra aux plans d'alignements et aux profils un plan d'ensemble dressé à l'échelle d'un millimètre pour mètre.

On ne comprendra jamais dans un même envoi, dans une même instruction, les avant-projets de plusieurs localités.

2° Le plan d'alignement de chaque traverse sera rapporté, dans le sens de la route, sur une bande unique de papier propre au lavis, de 0^{m},35 de largeur, formée de feuilles ajustées en lignes droites, sans goussets. En conséquence, le plan présentera, à chaque changement notable de direction de la traverse, un onglet en blanc, déterminé par deux lignes formant un angle d'une amplitude convenable, et disposées de manière qu'il soit possible et facile, en repliant le papier, de faire disparaître la solution de continuité du plan, et d'obtenir à volonté la représentation exacte de l'état des lieux; à cet effet, on brisera de suite le papier suivant les plis à reformer au besoin.

3° Toutes les lignes d'opération seront rapportées et cotées sur le plan, qui comprendra toujours les amorces de la route, en deçà et au-delà de chaque extrémité de la traverse, sur une longueur de 50 mètres au moins, avec raccordement des alignements intérieurs et extérieurs.

4° La position de chaque maison sera déterminée par le nu de la façade. S'il existe un avant-corps mobile, tel qu'une devanture de boutique en menuiserie, cet avant-corps sera simplement ponctué. On indiquera exactement toutes les saillies fixes, tels que pas, marches, escaliers, perrons, etc., etc.

5° Il ne sera fait usage que des teintes conventionnelles ci-après désignées :

Noir pâle, pour les constructions à alignement, et pour les constructions ou portions de constructions en arrière de l'alignement;

Jaune, pour les constructions ou portions de constructions en saillie sur l'alignement;

Bleu, pour les cours ou masses d'eau, dont on indiquera le sens d'écoulement par une flèche.

Tous les autres détails du plan, tels que chaussées, fossés, ouvrages d'art, haies, bornes milliaires, etc., etc., seront figurés par un trait noir sans lavis.

Les lignes rouges seront réservées pour le tracé des nouveaux alignements proposés : ces lignes seront tirées pleines pour les alignements et ponctuées pour les limites de la grande voirie. Il ne sera jamais tracé de lignes rouges au droit des façades à maintenir.

6° Les repères et les extrémités de chaque alignement seront désignés par des chiffres. On adoptera la suite des nombres impairs pour le côté gauche de la traverse, et la suite des nombres pairs pour le côté droit. Ces chiffres seront inscrits en rouge.

7° On inscrira également, près de chaque rive du papier et au droit de chaque alignement, un texte indiquant d'une manière précise et détaillée la position des repères et le tracé de cet alignement. Ce texte sera précédé des chiffres indicateurs des extrémités de l'alignement.

On désignera les angles repères en disant, soit premier ou deuxième angle de telle façade (dans le sens de la route), soit angle, côté de... (point de départ ou d'arrivée de la route,

que l'on aura soin de rappeler à chaque extrémité du plan).

Toutes les cotes mentionnées dans la légende comme servant à déterminer la position des repères seront inscrites en rouge sur le plan.

8° Chaque parcelle portera le nom du propriétaire, et l'on emploiera en outre, pour chaque construction, celle des annotations suivantes ou analogues qui seront applicables:

B. Constructions en bois.
P. *Idem* en pierres ou moellons.
PT. *Idem* en pierres de taille.
OE. Rez-de-chaussée.
1E. Maison à un étage.
2E. *Idem* à deux étages.
. . . .
S. Construction solide.
M. *Idem* médiocre.
V. *Idem* en état de vétusté.

9° Le plan sera accompagné d'une ou de plusieurs échelles comprenant au moins 20 mètres.

10° Tous les plans seront pliés avec soin, à plis égaux et alternatifs, sur un format de 35 centimètres de hauteur et de 25 centimètres de largeur. Le titre et toutes les écritures d'usage seront placés sur le recto du premier feuillet.

Circulaire ministérielle, travaux publics. 27 décembre 1849. — Formalités d'enquête devant précéder l'approbation et la déclaration d'utilité publique des plans d'alignement des routes. Justification à produire.

Des circulaires antérieures à la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, avaient indiqué les formalités à remplir pour arriver à l'approbation des plans d'alignements sur les routes nationales et départementales, lesquelles font partie de la grande voirie.

Un plan d'alignements n'est, au fond, qu'un plan parcellaire des propriétés à prendre pour l'exécution d'un travail public, à savoir, la rectification d'une rue; il doit donc être soumis aux formalités d'enquête et de publication prescrites par la loi du 3 mai 1841.

C'est la règle qu'a posée la circulaire du 27 décembre 1849, dont voici un extrait :

« Afin de prévenir toute omission et pour éviter la nécessité de se reporter aux instructions antérieures, je vais énumérer succinctement ici les pièces dont chaque affaire doit se composer après la clôture de l'enquête :

« 1° Certificat du maire constatant que l'avant-projet (plan, profils et mémoire descriptif) a été déposé pendant huit jours à la mairie, et que les publications prescrites par l'art. 6 de la loi du 3 mai 1841 ont eu lieu;

« 2° Numéro du journal dans lequel est inséré l'avis du dépôt;

« 3° Procès-verbal ouvert pendant le temps du dépôt de l'avant-projet, et sur lequel le maire a consigné les dires des parties (art. 7 de la même loi);

« 4° Réclamations et observations qui auraient été adressées par écrit, et qui doivent être annexées au procès-verbal (art. 7 déjà cité);

« 5° Délibération par laquelle le conseil municipal de la commune donne son avis sur les alignements proposés;

« 6° Procès-verbal de la commission instituée en vertu de l'art. 8, et dont les opérations doivent être terminées dans un délai de dix jours. Ce procès-verbal n'est valable qu'autant qu'il est signé par cinq des membres de la commission (art. 8 et 9).

« A défaut du procès-verbal de la commission, un procès-verbal dans lequel le sous-préfet donne son avis et fait connaître les causes qui ont empêché la commission de se réunir ou de terminer ses opérations dans le délai de dix jours.

« 7° Rapport des ingénieurs sur les résultats de l'enquête;

« 8° Avis préfectoral visant et résumant les pièces de l'instruction.

« Je ne saurais trop vous recommander, monsieur le préfet, de veiller avec soin à ce que ces documents se trouvent au dossier lorsque vous me le transmettrez. C'est le seul moyen d'éviter les demandes de pièces, qui trop souvent retardent la solution d'affaires dont l'instruction subit déjà de longs délais par la seule force des choses. »

Circulaire ministérielle, travaux publics. 20 août 1852.

La circulaire du 24 octobre 1845 prescrivait de plier les plans d'alignements sous le format $0^m,35$ sur $0^m,25$.

La circulaire du 14 janvier 1859, sur la rédaction des projets, prescrit, de son côté, de donner à toutes les pièces des projets, la dimension $0^m,31$ sur $0^m,21$.

L'indécision où les ingénieurs pouvaient se trouver a été levée par la circulaire du 20 août 1852 :

Les plans d'alignements des traverses étant déjà établis dans un grand nombre de départements suivant les dimensions de $0^m,35$ et $0^m,25$, j'ai décidé qu'il convenait de maintenir ce format spécial. Toutefois, on pourra se dispenser de faire recopier les plans qui auront été mis sous le format de $0^m,31$ sur $0^m,21$.

Circulaire ministérielle, travaux publics. 22 novembre 1853. — Routes nationales et départementales. — Instructions pour le règlement des alignements dans les traverses.

Monsieur le préfet, la circulaire du 24 octobre 1845, relative à la rédaction des projets

d'alignements, a posé les principes auxquels l'administration s'est arrêtée en cette matière, tant pour l'exécution matérielle des projets que pour le tracé des alignements. L'expérience a prouvé que partout où MM. les ingénieurs se sont pénétrés de l'esprit de ces dispositions et s'y sont scrupuleusement conformés, ils ont obtenu des résultats satisfaisants. Toutefois, la grande extension qu'a prise cette partie importante du service a fait reconnaître l'utilité d'ajouter quelques développements aux anciennes instructions, et d'appeler sur plusieurs points de détail l'attention de MM. les ingénieurs.

Aux termes de la circulaire du 24 octobre 1845, les alignements extérieurs ou de rase campagne doivent être figurés à chaque extrémité des plans de traverse. Comme le tracé de ces alignements commande souvent celui des alignements intérieurs, surtout dans les communes rurales, MM. les ingénieurs doivent s'occuper d'abord de les déterminer.

Dans beaucoup de départements, l'habitude s'est introduite de fixer ces alignements à une certaine distance en arrière des limites des fossés. Cette pratique doit être abandonnée. Ce n'est évidemment que dans le cas exceptionnel où la largeur des routes est insuffisante en rase campagne, qu'il y a utilité pour la circulation à les élargir aux dépens des propriétés riveraines.

Cependant, lorsque plusieurs alignements ont déjà été donnés et suivis d'exécution, il convient de tenir compte des faits accomplis, et d'examiner s'ils sont de nature à motiver une exception à la règle générale.

Pour l'intérieur des communes, la circulaire du 24 octobre 1845 renferme des instructions qui doivent continuer à servir de règle. J'insisterai seulement sur ce point, qu'il convient de ne frapper les propriétés riveraines de la servitude du retranchement qu'en cas de nécessité bien démontrée.

Lorsqu'il s'agira, dans une portion de traverse composée de maisons dont quelques-unes sont en saillie sur les autres, de décider si l'on doit régler les alignements sur les façades les plus éloignées ou les plus rapprochées de l'axe, MM. les ingénieurs devront mettre en comparaison le développement et l'importance des façades qui auront à avancer ou à reculer, les quantités de terrains que la route devrait perdre dans un cas ou qu'il faudrait acheter dans l'autre; la gravité des servitudes dont se trouveront grevées les propriétés riveraines; le plus ou moins de régularité des alignements et la manière dont ils se raccordent avec ceux qui les précèdent et ceux qui les suivent; ils devront faire connaître si une augmentation de largeur, sans être absolument indispensable, a cependant de l'intérêt pour la facilité de la circulation; ils s'attacheront surtout à proposer le maintien des alignements résultant d'autorisations régulières. Le plus ou moins d'importance de la commune traversée, la largeur qu'elle présente sur les autres points du parcours, sont aussi des considérations qui ne doivent pas être négligées. Il arrivera rarement que l'ensemble de ces documents ne fasse pas ressortir clairement la convenance de l'un des tracés mis en comparaison.

Il pourrait quelquefois n'être pas sans inconvénient de mettre sous les yeux des propriétaires intéressés la discussion des détails qui précèdent et qui ne sont destinés qu'à l'administration. Dans ce cas, le rapport joint à l'avant-projet pourra être remplacé par un rapport spécial destiné à accompagner le plan soumis à l'enquête.

L'une des causes les plus fréquentes des réclamations auxquelles donnent lieu les projets d'alignements consiste à ce que l'on s'attend à leur exécution immédiate par voie d'expropriation. Rien de plus fréquent que ce malentendu de la part des particuliers, des conseils municipaux et même des commissions d'enquête. Il est essentiel que le rapport de MM. les ingénieurs contienne toujours des explications sur le but de l'administration et sur les résultats du règlement des alignements, soit immédiatement, soit pour l'avenir.

D'autre part, il importe de ne pas multiplier sans nécessité les enquêtes et les décrets et de ne pas employer d'une manière peu fructueuse le temps des agents de l'administration. On ne peut considérer comme traverses que les agglomérations importantes dont les alignements exigent un tracé spécial : ce serait un abus que de donner ce nom à quelques maisons plus ou moins isolées placées le long des routes.

En résumé, je recommande de nouveau à MM. les ingénieurs de se pénétrer de l'esprit des instructions contenues dans la circulaire du 24 octobre 1845, et de s'y conformer scrupuleusement. Ils devront, en outre, s'attacher à observer exactement les prescriptions suivantes :

1° *Tracé des alignements.* — Le caractère des alignements de rase campagne est d'être menés parallèlement à l'axe de la route et à égale distance de chaque côté de cet axe, de manière à conserver en général aux profils et aux fossés de la route leurs dimensions normales.

2° Comme les alignements ainsi déterminés ne passent pas nécessairement par les premiers et derniers repères des traverses, il faudra le plus souvent les raccorder avec ceux de l'intérieur par des alignements intermédiaires dont on donnera les légendes.

3° Dans le tracé des alignements intérieurs, on ne proposera aucun retranchement, même dans les terrains non bâtis, dont on ne soit en mesure de justifier l'utilité.

4° *Plans de l'avant-projet.* — MM. les ingénieurs devront se concerter entre eux à l'avance pour la rédaction de l'avant-projet, afin de ne soumettre autant que possible à l'examen de l'administration qu'un seul système d'alignements.

5° Dans le cas où il s'agira d'un projet de modification à des alignements déjà approuvés, les deux systèmes d'alignements seront figurés sur le plan par des lignes de couleur différente.

6° On indiquera sur les plans, par des hachures à la plume ou au pinceau, les talus de déblai ou de remblai, et les fossés et banquettes de la route,

7° On ne fera usage que des teintes prescrites par la circulaire du 24 octobre 1845. Les traits et teintes bleues seront réservés pour les masses et cours d'eau permanents. Les teintes jaunes, qui désignent les constructions retranchées, ne doivent pas être appliquées sur les portions de terrains non bâtis. La teinte noire des constructions doit être accusée assez fortement pour les distinguer à première vue des terrains adjacents.

8° On indiquera, autant que possible, par un trait noir la limite de la route et des propriétés riveraines.

9° Les côtés des onglets laissés en blanc seront définis par des lignes noires, afin de donner plus de précision aux raccordements.

10° Les lignes rouges pleines ou ponctuées doivent régner d'un bout à l'autre des traverses sans autre solution de continuité que celles formées par les lignes noires des façades maintenues ou par les embranchements des routes impériales et départementales.

11° On fera exclusivement usage, pour les lignes d'opérations, de coordonnées rectangulaires. Ces lignes, et les chiffres qui s'y rapportent, seront figurées en noir. Elles seront inscrites sur chaque expédition définitive aussi bien que sur le plan primitif.

12° *Légendes.* — On inscrira en tête de chaque expédition du plan la légende explicative des notations employées.

13° Les légendes des alignements doivent en donner la définition géométrique et, par conséquent, contenir les conditions nécessaires et suffisantes pour leur détermination. On en bannira les expressions vagues qui ne présenteraient aucun sens précis, et on évitera d'assujettir les alignements à des conditions de vérification, ce qui pourrait donner lieu, lors de l'application sur le terrain, à de graves embarras. La formule la plus simple et la plus convenable, en général, consiste à dire : *alignement partant de aboutissant à*

14° On donnera les légendes des limites de voirie comme celles des alignements.

15° On évitera de se servir, pour déterminer les alignements, de repères qui n'auraient pas la précision ou la fixité nécessaires, tels que des palissades, des arbres, des haies, des arêtes ou angles de fossés, etc.

16° Lorsqu'une construction aura été établie en vertu d'une autorisation régulière, elle sera désignée par une légende particulière écrite à l'encre rouge le long de la façade, et portant ces mots : *Arrêté du préfet en date du*

17° On se conformera dans la rédaction des plans aux art. 41, 42 et 43 de la circulaire du 14 janvier 1850.

18° *Nivellement et profils en travers.* — Le nivellement sera, autant que possible, rapporté au niveau de la mer.

Les profils en travers seront tous rabattus du côté du point de départ.

On prendra toujours un profil en travers correspondant aux alignements de rase campagne à l'entrée et à la sortie de la traverse.

19° *Rapport à l'appui de l'avant-projet.* Le rapport à l'appui du projet contiendra tous les renseignements nécessaires pour mettre l'administration à même d'en apprécier les dispositions. MM. les ingénieurs s'attacheront surtout à justifier chacun des retranchements proposés, même dans les propriétés ouvertes et non bâties, et à faire connaître les motifs qui ne permettent pas de les éviter. Lorsque plusieurs systèmes d'alignements se présentent, on en établira la comparaison et la discussion détaillée.

On motivera également les propositions concernant les alignements extérieurs et on fera connaître les dimensions générales de la route et celles qu'elle a actuellement aux abords de la traverse.

20° Le rapport contiendra toujours une explication précise du but que l'administration a en vue, en faisant régler les alignements de la traverse, des moyens qu'elle se propose d'employer pour leur réalisation et des résultats de cette réglementation pour les propriétaires riverains.

21° *Dispositions concernant les modifications au projet.* — On évitera toujours, hors le cas prévu par l'art. 5 ci-dessus, de soumettre simultanément à une première enquête plusieurs systèmes d'alignements.

Dans le cas où, à la suite d'un premier examen, l'administration prescrit des modifications, elles doivent figurer seules sur le plan, avec les légendes correspondantes, à l'exclusion des alignements qu'elles remplacent, et ne se distinguer en rien des autres alignements.

22° Si les termes du rapport à l'appui du projet ne cadrent plus avec ces modifications, on le remplacera par un rapport spécial pour l'enquête. Il en sera de même si ce rapport contenait des renseignements destinés à l'administration et dont il serait convenable qu'elle prît seule connaissance. Mais, dans ce cas, le

rapport primitif sera réintégré dans les dossiers, lorsqu'il sera renvoyé à l'administration après l'enquête.

23° Lorsque la commission d'enquête proposera des modifications au projet, l'ingénieur présent veillera à ce qu'elles soient tracées sur le plan, séance tenante, ou à ce qu'elles soient définies dans le procès-verbal de manière à ne laisser aucune incertitude sur ces propositions.

24° *Avis définitif.* — Dans leur avis définitif, MM. les ingénieurs devront d'abord mentionner, s'il y a lieu, les changements qu'ils auraient introduits dans le projet par suite des prescriptions de l'administration. Ils résumeront une à une les observations ou oppositions qui ont été faites; ils auront soin d'indiquer par leurs numéros les alignements qui y ont donné lieu, et même de marquer sur le plan par une croix au crayon la propriété dont il s'agit. Ils accompagneront leur avis définitif de tous les documents propres à fixer l'opinion de l'administration supérieure.

L'expédition qui a servi aux enquêtes restera annexée au dossier sans aucune modification et avec les surcharges qu'elle aurait reçues pendant l'instruction de l'affaire.

Les plans d'alignements sont dressés en triple expédition. — Les plans d'alignements doivent être dressés en triple expédition et, d'après la circulaire du directeur général des ponts et chaussées du 22 juin 1809, les exemplaires sont répartis comme il suit :

« Un original restera déposé au conseil d'État, à l'appui de la minute du décret; une copie sera déposée à l'administration des ponts et chaussées; la troisième sera renvoyée dans le département, pour être la règle constante qui déterminera quelles sont les traverses de chaque ville ou de ses faubourgs, quels seront les alignements auxquels les propriétaires seront obligés de se conformer. »

Décision du ministre, travaux publics. 15 *mars* 1873, *pans coupés.* Il n'est pas inutile de rappeler ici une décision du ministre des travaux publics du 15 mars 1873 qui a ordonné aux ingénieurs, ayant préparé un projet d'alignement pour la route nationale n° 3 (traverse de Pantin), d'effacer une ligne ponctuée indiquant un pan coupé à l'angle d'une maison en façade sur la route nationale d'un côté, et sur une rue d'un autre côté. — Le pan coupé ainsi formé doit être considéré comme en dehors des limites de la grande voirie.

Il convient, du reste, d'une manière générale d'éviter les pans coupés dans les projets de plans d'alignements, car ils entraînent pour le propriétaire certaines difficultés de construction. Malheureusement, c'est un principe trop souvent méconnu même dans les petites villes.

Décision ministérielle, travaux publics. 19 *septembre* 1874. — *Modifications d'un plan d'alignements approuvé.*

Il arrive quelquefois que, par suite de modifications survenues à l'état des lieux, l'alignement prévu pour une ou plusieurs propriétés d'un plan déjà ancien est devenu défectueux et qu'il serait avantageux pour tous de le modifier.

Cependant, l'administration se trouve liée dans ce cas par l'existence du plan approuvé et il lui est impossible d'y apporter d'elle même la plus légère modification.

Dans ce cas, il n'y a qu'une marche à suivre : dresser un plan partiel, le soumettre aux formalités réglementaires et le faire approuver par l'autorité compétente. — Le nouveau plan annule la partie correspondante de l'ancien.

Cette marche a été indiquée par une décision du ministre des travaux publics du 19 septembre 1874.

Elle est générale; mais il va sans dire qu'elle doit être employée avec circonspection et seulement dans le cas de nécessité bien démontrée, car la servitude de l'alignement est très lourde pour la propriété et il ne faut pas l'aggraver encore en la rendant instable.

Circulaire ministérielle, travaux publics. 15 *novembre* 1875. — *Irrégularités commises dans l'instruction des alignements des routes.*

Les art. 5 et 6 de la loi du 3 mai 1841 portent que le plan des propriétés particulières reste déposé pendant huit jours à la mairie de la commune où ces propriétés sont situées. Ces huit jours doivent s'entendre de huit jours pleins, dans lesquels ne sont compris ni le jour de l'avertissement, ni le jour de la clôture du procès-verbal d'enquête. C'est ce qui résulte de la discussion de ces articles à la Chambre des députés et spécialement des déclarations formelles du garde des sceaux. Il est fréquemment arrivé que le plan ne soit resté déposé à la mairie des communes intéressées que pendant une durée de moins de huit jours pleins, six ou sept jours seulement, par exemple. Je crois devoir rappeler ces prescriptions, dont la violation pourrait donner lieu à des recours contentieux.

L'art. 9 de la loi du 3 mai 1841 veut que la commission d'enquête reçoive pendant huit jours les observations des propriétaires. Or, dans plusieurs espèces, la commission d'enquête, sans tenir compte de cette prescription, n'a tenu qu'une séance et s'est séparée définitivement après avoir approuvé le projet. Il a fallu un complément d'instruction pour réparer cette irrégularité.

Lorsque le plan d'alignements contient un

retranchement assez important pour n'être effectué que par la voie de l'expropriation, on doit y indiquer la profondeur des bâtiments atteints ou des bâtiments qui leur font suite, afin qu'on puisse apprécier si le restant de la propriété est assez étendu pour permettre d'y établir une construction solide.

Approbation des plans d'alignements. — *Distinction entre la grande voirie et la petite voirie.* — Les règles précédentes, rédigées en vue des routes nationales et départementales, seront utilement appliquées, pour ce qui touche la préparation matérielle des plans d'alignements, aux chemins vicinaux de tout ordre et aux rues faisant partie de la voirie urbaine.

Sans insister sur une distinction, qui sera approfondie au mot *voirie*, il convient de rappeler ici que :

1° Les routes nationales et départementales et leurs traverses, ainsi que les rues de Paris, font partie de la *grande voirie*, dont les contraventions relèvent des conseils de préfecture.

2° Les chemins vicinaux de tout ordre et leurs traverses, les rues des villes et villages autres que les traverses des routes nationales et départementales, les chemins publics ruraux font partie de la petite voirie, dont les contraventions relèvent, en principe, des tribunaux de simple police.

Les routes nationales relèvent du ministère des travaux publics; les routes départementales sont également rattachées à ce ministère, bien que les conseils généraux aient aujourd'hui sur ces voies des pouvoirs presque absolus.

Les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun relèvent du conseil général.

Les chemins vicinaux ordinaires, les voies urbaines et rurales relèvent de l'autorité départementale.

De là résulte qu'il faut suivre, pour arriver à l'approbation d'un plan d'alignements, une marche ou une autre, suivant la dénomination de la voie considérée.

Plans des routes nationales.—Les plans des routes nationales sont approuvés et l'utilité publique des alignements est déclarée par décret du chef de l'État, après l'accomplissement des formalités énumérées plus haut par les circulaires des 27 décembre 1849 et 15 novembre 1875.

Plans des routes départementales. — Les plans des routes départementales sont approuvés comme les précédents, après l'accomplissement des mêmes formalités; mais, depuis la nouvelle loi de 1871 sur les conseils généraux, l'intervention de ces conseils dans l'instruction des plans d'alignements est nécessaire.

Avis du conseil d'État d'août 1873. — « Considérant qu'aucun des textes de la loi du 10 août 1871 ne reconnaît expressément aux conseils généraux le droit de statuer sur les plans d'alignements des routes départementales;

« Que si les pouvoirs conférés à ces conseils par la loi sont très étendus, ils ne comprennent pas l'ensemble des attributions qu'exerçait antérieurement le pouvoir exécutif à l'égard de ces routes;

« Qu'en effet, l'art. 46 donne bien, dans ses §§ 6 et 8, aux conseils généraux le droit de classer les routes départementales, de les déclasser, d'arrêter leur direction et de statuer sur les projets, plans et devis de travaux à exécuter pour leur construction, leur rectification ou leur entretien; mais qu'il n'appartient qu'au gouvernement de déclarer d'utilité publique les travaux de construction et de rectification; que le législateur l'a expressément décidé en repoussant une disposition insérée dans l'art. 44, qui donnait aux conseils généraux le pouvoir d'autoriser l'expropriation pour tous les travaux départementaux;

« Considérant que les résultats des actes qui approuvent les plans d'alignements sont analogues à ceux des décrets qui déclarent qu'un travail est d'utilité publique; que même, dans bien des cas, ils sont préjudiciables à la propriété privée; qu'en effet, non seulement l'administration est autorisée à acquérir tous les terrains et bâtiments qui font saillie sur l'alignement, mais que les bâtiments sont frappés d'une servitude par suite de laquelle il est interdit de les réconforter et que, au jour où le propriétaire les rebâtit, l'indemnité qui lui est due n'est calculée qu'à raison du terrain qu'il cède à la voie publique;

« Qu'en l'absence d'une disposition expresse de la loi, on ne peut admettre que les conseils généraux aient le pouvoir de statuer définitivement sur les plans d'alignements; que la question ne s'est jamais soulevée sous le régime de la loi du 18 juillet 1866, dont l'article 1er contenait des dispositions semblables à celles de l'art. 46 de la loi du 10 août 1871;

« Mais considérant que, lorsqu'il s'agit d'apprécier les besoins de la circulation locale et de faire des dépenses qui doivent retomber à la charge des départements, il est difficile d'admettre que les conseils généraux ne soient pas appelés à en délibérer, et qu'en dépit du silence de la loi de 1871, il paraît nécessaire de faire la part des conseils généraux, en même temps que celle du pouvoir exécutif, dans le règlement des alignements des routes départementales;

« Qu'en conséquence, il paraît conforme à l'esprit de la loi de soumettre aux conseils

généraux les plans d'alignements des routes départementales, afin d'obtenir l'avis de ces conseils par application du dernier alinéa de l'art. 56 de la loi du 10 août 1871 ;

« Est d'avis:

« Que la loi du 10 août 1871 n'a pas conféré aux conseils généraux des départements le droit de prendre des délibérations exécutoires sur les plans d'alignements des traverses des routes départementales, mais qu'il convient que les conseils généraux soient appelés à donner leur avis sur ces plans avant que le gouvernement les approuve par décrets délibérés en conseil d'Etat. »

Circulaire ministérielle, travaux publics, 7 août 1873, jointe à l'avis précédent. (Extrait.)

Ainsi, désormais lorsqu'un plan d'alignements de traverse de route départementale aura subi les formalités d'enquête et de publication déterminées par les règlements, lorsque la commission d'enquête et le conseil municipal de la commune auront délibéré, en un mot, lorsque l'instruction sera assez avancée pour que le conseil général soit à même d'examiner en pleine connaissance de cause et les dispositions projetées et les observations dont elles auront pu être l'objet, vous voudrez bien, monsieur le préfet, placer le dossier sous les yeux du conseil général. Après cet examen, MM. les ingénieurs résumeront, comme de coutume, les phases de l'affaire dans un rapport spécial, et vous me transmettrez le tout avec votre avis en forme d'arrêté.

Plans des chemins vicinaux de tout ordre. — Les plans d'alignements pour les chemins vicinaux de tout ordre sont assimilés aux projets de redressement de ces chemins et soumis aux mêmes formalités. C'est des mêmes autorités qu'émane dans les deux cas la déclaration d'utilité publique.

La législation sur la matière comprend la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux, la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation, celle du 8 juin 1864 sur les rues formant le prolongement des chemins vicinaux, et celle du 10 août 1871 sur les conseils généraux.

Les formalités à remplir sont énumérées par l'art. 177 du règlement général de 1872 sur les chemins vicinaux dont voici copie:

« Lorsqu'il aura été dressé des plans d'alignements pour les chemins vicinaux, il sera procédé à une enquête, conformément à l'ordonnance du 23 août 1835 s'il s'agit des chemins vicinaux ordinaires, et dans les formes déterminées par l'ordonnance du 18 février 1834, s'il s'agit des chemins de grande communication ou d'intéret commun. Le conseil municipal sera toujours appelé à délibérer sur ces plans. Les plans seront ultérieurement, comme l'exigent les art. 44 et 86 de la loi du 10 août 1871, soumis, avec le rapport de l'agent voyer en chef, les observations du préfet et les documents à l'appui, à l'approbation du conseil général pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun, et à celle de la commission départementale pour les chemins vicinaux ordinaires.

L'approbation des plans est accompagnée de la déclaration d'utilité publique.

En ce qui touche les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, le conseil général n'est pas lié par l'avis des conseils municipaux et il peut passer outre.

Il n'en est pas de même, d'après la nouvelle jurisprudence, pour les chemins vicinaux ordinaires; la commission départementale peut refuser son approbation au plan d'alignement proposé par le conseil municipal, mais elle ne peut modifier ce plan ni le transformer. Elle n'a qu'un droit de veto, ainsi que nous l'expliquerons ci-après en traitant de la voirie urbaine.

Plans de la voirie urbaine. — Les plans des rues des villes et villages sont dressés par les gens de l'art que la municipalité désigne à cet effet.

Lorsqu'un projet de plan d'alignements a été établi, soit qu'il s'agisse d'un plan partiel, c'est-à-dire du plan d'une ou plusieurs rues ou portions de rues, soit qu'il s'agisse du plan général de toutes les rues et places de la commune, la première formalité à remplir est de le soumettre à la délibération du conseil municipal.

Il est ensuite procédé à une enquête, conformément à l'ordonnance du 23 août 1835. Le conseil municipal donne son avis sur le résultat de l'enquête. Le sous-préfet adresse les pièces avec son avis au préfet qui approuve le plan ou oppose son veto.

Autrefois, les plans de la voirie urbaine étaient approuvés par décret; depuis le décret du 25 mars 1852, dit de décentralisation administrative, l'approbation de ces plans est remise aux préfets.

D'après la circulaire du ministre de l'intérieur, 5 mai 1852, les préfets, avant de statuer, doivent soumettre les plans au conseil départemental des bâtiments civils; si ce conseil propose quelques modifications, le dossier est renvoyé au conseil municipal.

Le plan d'alignements approuvé ne peut s'appliquer qu'à l'expropriation spéciale qui se fait, par la volonté même du propriétaire, lorsqu'il demande l'alignement pour reconstruire ses bâtiments. Il ne serait pas équivalent à la déclaration d'utilité publique, si l'administration voulait procéder par voie d'expropriation ordinaire en vue de faire disparaître une construction gênante pour la circulation. Dans ce cas, le plan d'alignements doit être transmis au ministre de l'intérieur

qui sollicite un décret d'utilité publique spécial à l'opération projetée.

Droits des préfets en matière de plans de la voirie urbaine et de la commission départementale en matière de plans de chemins vicinaux ordinaires.

Si les préfets peuvent approuver ou refuser d'approuver les plans d'alignements de la voirie urbaine, ils ne peuvent rendre exécutoires des alignements qui n'ont pas été proposés par les conseils municipaux. — Cons. d'Etat, 7 janvier 1869.

Le préfet excède ses pouvoirs, en approuvant le plan d'alignement d'une rue communale, dressé par les agents voyers, mais repoussé par le conseil municipal. — 12 mai 1869.

Telle est la nouvelle jurisprudence; précédemment, le conseil d'État admettait que le préfet pouvait faire subir aux plans certains changements, pourvu qu'ils ne fussent pas de nature à augmenter la dépense à la charge de la commune. — 27 mai 1863, 25 juillet 1863.

Les pouvoirs du préfet se réduisent donc à un simple droit de *veto*. Ce droit nous paraît suffisant pour protéger les intérêts de la circulation et des particuliers; car, si le plan jugé défectueux par le préfet n'est pas approuvé, l'administration municipale ne peut lui en substituer un autre; elle est tenue de délivrer les alignements suivant les limites actuelles de la voie publique, sans avancement ni reculement.

En ce qui touche les chemins vicinaux ordinaires, le droit de la commission départementale est le même que celui du préfet pour la voirie urbaine.

Recours contre l'approbation des plans d'alignements. — L'approbation des plans d'alignements ne peut être susceptible d'un recours par la voie contentieuse; elle s'effectue dans les limites du pouvoir discrétionnaire attribué à l'administration; mais elle peut être attaquée pour incompétence ou pour excès de pouvoirs, lorsqu'elle émane d'une autorité à qui elle n'est pas confiée par la loi, ou lorsqu'il y a eu violation des formes établies pour la garantie des droits privés.

Un propriétaire n'est même pas fondé à demander l'annulation pour excès de pouvoirs d'un décret ou d'une décision, qui a modifié un plan d'alignements antérieurement arrêté, alors que la décision a été rendue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi. — 15 mai 1869.

A l'occasion de cette affaire, M. de Belbœuf, commissaire du gouvernement, a présenté les observations suivantes :

« Quand l'empereur, en conseil d'Etat, par application des dispositions combinées de la loi du 16 septembre 1807 et de la loi du 3 mai 1841, en autorisant l'expropriation, pour cause d'utilité publique, des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux de voirie, approuve, en même temps, un plan d'alignement dans une commune; quand un préfet, en vertu des pouvoirs qu'il tient du décret du 25 mars 1852, homologue un projet dont l'exécution n'emporte pas expropriation immédiate, mais qui a pour effet de soumettre aux lois et règlements sur les alignements les propriétés qui bordent la voie publique, le décret ou l'arrêté du préfet ne constituent que des actes de pure administration, et, malgré la gravité de leurs conséquences au point de vue des intérêts privés, ces actes ne sont pas de nature à être critiqués par les parties intéressées devant une juridiction contentieuse.

« Le décret de l'empereur et l'arrêté du préfet ne pourraient vous être déférés qu'au point de vue de l'excès de pouvoir résultant, soit de la méconnaissance des pouvoirs propres conférés aux conseils municipaux en cette matière par les art. 19 et 20 de la loi du 18 juillet 1837, soit de l'inexécution des formalités édictées dans l'intérêt des citoyens par les lois et règlements de la matière : ce serait, nous le répétons, un des cas du recours exceptionnel ouvert par la loi des 7-14 octobre 1790, et organisé dans ses formes nouvelles par le décret du 2 novembre 1864.

« Quelle est la conséquence de cette doctrine? C'est que, si l'approbation d'un plan d'alignement assujettit les propriétés riveraines à des servitudes d'utilité publique, si l'intérêt général commande, dans une certaine mesure, le sacrifice de l'intérêt privé, les exigences de la voirie ne permettent même pas, par une sorte de compensation, de garantir les intéressés contre les inconvénients de futures modifications. Le maintien d'un plan d'alignement, antérieurement approuvé dans les formes légales, ne constitue pas, en faveur des riverains, un droit, dont la violation puisse donner lieu à un recours pour excès de pouvoirs, en vertu de la loi des 7-14 octobre 1790.

Formes des demandes d'alignement. — Toute demande d'alignement ou de permission de voirie est adressée au sous-préfet ou au préfet pour la grande voirie, et pour les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, au maire pour les chemins vicinaux ordinaires et pour la voirie urbaine.

La demande doit être rédigée sur feuille de papier timbré à 60 centimes, et accompagnée d'un mandat-poste de 1 franc 80 centimes pour le timbre de l'arrêté à intervenir.

Elle est présentée par le propriétaire ou en son nom, et contient l'indication exacte de ses nom, prénoms et domicile.

Elle désigne d'une manière aussi exacte que possible l'emplacement des travaux, la désignation et le numéro d'ordre de la voie pu-

blique dont il s'agit; dans les traverses, il convient d'ajouter l'indication de la rue et du numéro de l'immeuble, et, hors des traverses, l'indication des bornes kilométriques.

Grâce à ces précautions, la tâche de l'administration est facilitée, la pétition est instruite et la réponse adressée plus rapidement.

Par qui sont délivrés les arrêtés d'alignement. — *Nécessité d'une autorisation écrite.* — L'alignement doit être obtenu par écrit, à peine de nullité. — Cass., 30 juin 1853.

A défaut d'autorisation écrite, le propriétaire est censé avoir construit sans autorisation et peut être poursuivi. L'arrêté est, du reste, un titre pour lui, et il a avantage à l'obtenir. Malheureusement, les maires des villages négligent encore trop souvent cette précaution.

En cette matière, l'intérêt du fisc est également à considérer, chaque alignement devant donner lieu à l'emploi de deux feuilles de papier timbré, l'une à 0 fr. 60 c., l'autre à 1 fr. 80.

Pouvoirs du préfet. — Le préfet délivre les alignements sur les routes nationales, les routes départementales, les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. Mais il doit se renfermer dans les limites réelles de ces voies et ne pas dépasser notamment les limites de la grande voirie indiquées sur les plans ci-dessus approuvés.

Lorsqu'il y a plan régulièrement approuvé, délégation est donnée au sous-préfet dans l'étendue de son arrondissement.

Il appartient aux préfets, à l'exclusion des maires, de statuer sur les alignements et les permissions de voirie en ce qui touche les chemins vicinaux de grande communication, dans la traverse des villes, bourgs ou villages. — 18 mars 1858, 20 décembre 1862.

Il n'appartient pas au préfet d'étendre, par voie d'alignement, la largeur normale d'une route départementale dans la traverse d'une ville, aux dépens d'une place publique faisant partie de la voie urbaine. L'alignement par lui donné aux propriétaires riverains de la place au delà des limites de la route départementale constitue un excès de pouvoir. — 19 février 1857.

Quand une route emprunte, dans une traverse, une partie seulement de la largeur d'une rue communale, les portions de cette rue non comprises dans les limites de la route ne sont pas soumises aux règlements de la grande voirie. Il n'appartient pas à l'autorité préfectorale de statuer sur les demandes d'alignement formées par les propriétaires de maisons bordant la zone de terrain qui dépend de la petite voirie. — 16 décembre 1852, 21 novembre 1861.

Au cas où il existe un plan approuvé, l'application de cette jurisprudence ne présente pas de difficultés, puisque les limites des attributions de la grande voirie sont toujours indiquées sur le plan. Lorsqu'il n'y a pas de plan approuvé, la jurisprudence précédente ne serait pas applicable au cas où, la voie publique empruntant le sol de la rue dans toute sa largeur, quelques maisons seulement se trouveraient placées en dehors des limites naturelles de ladite voie; dans ce cas, il n'existerait pas en dehors de la route une portion de voie publique proprement dite, le long de laquelle l'autorité municipale aurait à exercer les pouvoirs qui lui appartiennent pour la police de la voirie urbaine.

Pouvoirs du sous-préfet. — Par circulaire du 18 mai 1849, le ministre des travaux publics avait donné aux sous-préfets le droit de délivrer les alignements sur les routes, dans tous les cas où il existait un plan régulièrement approuvé.

Cette délégation, ne pouvant être faite que par une loi, ne fut pas admise par le conseil d'Etat, qui annula pour incompétence des arrêtés émanant des sous-préfets. — 21 novembre 1861.

Alors intervint une loi spéciale :

Loi du 4 mai 1864. — « Art. 1. — Sur les routes impériales et départementales, partout où il existe un plan d'alignement régulièrement approuvé, le sous-préfet délivre les alignements conformes à ce plan.

« Art. 2. — Le même droit appartient au sous-préfet, en ce qui concerne les chemins vicinaux de grande communication, partout où il existe un plan régulièrement approuvé.»

Pouvoirs des maires. — Les maires délivrent les alignements relatifs aux chemins vicinaux ordinaires et à la voirie urbaine, sauf recours à l'autorité préfectorale.

En cette matière, les sous-préfets n'ont aucun pouvoir, et leurs arrêtés pris à cet égard sont illégaux. — Cass., 5 août 1858.

L'arrêté du maire qui fixe l'alignement d'une construction est provisoirement exécutoire, sauf le recours devant l'autorité supérieure.

Il est à remarquer, du reste, que les recours sont bien rares maintenant : le maire doit délivrer l'alignement conforme au plan approuvé, s'il en existe un; sinon, il doit prendre comme alignement la limite actuelle de la voie publique, c'est-à-dire autoriser le propriétaire à construire sur ses anciennes fondations.

Les recours contre les arrêtés municipaux n'ont donc de raison d'être que pour les permissions de voirie en général, dont les alignements ne constituent qu'une section.

Si un arrêté municipal d'alignement, dont la violation a entraîné une condamnation à

l'amende et à la démolition, est plus tard annulé par le préfet, le jugement antérieur, contre lequel il y a pourvoi régulier, se trouve sans base légale et doit être cassé sans renvoi. — 29 juillet 1864.

Un particulier, qui demande l'annulation d'un arrêté d'alignement pris par l'autorité municipale, n'est pas fondé à réclamer une condamnation aux dépens contre la commune qui n'est pas partie dans l'instance. — 20 mars 1862.

Des alignements modifiés. — Un alignement donné sur une première demande est un titre pour le propriétaire; cependant il peut être modifié par un alignement rendu sur une nouvelle demande, à condition que dans l'intervalle le plan d'alignement ait été régulièrement modifié, ou régulièrement approuvé s'il ne l'était pas précédemment. En cas de modification régulière d'un plan d'alignements, le propriétaire d'une construction neuve, qui se trouve frappée de reculement par le nouveau plan, n'est pas fondé à réclamer une indemnité, 24 avril 1837. L'administration agit en vertu de son pouvoir discrétionnaire.

Un alignement régulièrement délivré confère au permissionnaire un droit qui ne saurait lui être retiré. Le préfet excède ses pouvoirs en prononçant l'annulation de l'arrêté municipal d'alignement, en décidant que cet acte sera remplacé par un nouvel arrêté, et en enjoignant au permissionnaire de cesser immédiatement ses travaux et de démolir les parties déjà exécutées de ses constructions. — 16 décembre 1864.

Un arrêté d'alignement, régulièrement rendu et exécuté dans les délais prescrits par le propriétaire, ne peut être, plus tard, sans excès de pouvoirs, annulé par le maire. — Si, postérieurement à la délivrance d'un alignement, le plan général des alignements vient à être modifié, le maire ne peut, d'une part, donner un nouvel alignement, qu'en tenant compte des effets définitifs produits par l'alignement précédemment fixé, et il ne peut, d'autre part, faire de sa propre autorité, entre les parcelles de terrains cédées et celles reçues, une compensation que le jury d'expropriation a seul le pouvoir d'opérer. — 13 février 1869.

Durée de l'autorisation de construire. — D'après l'arrêt du conseil du roi, du 6 octobre 1733, les permissions de construire sur ou joignant la voie publique, ne sont valables que pour un an. Elles sont périmées si les travaux n'ont pas été commencés dans ce délai.

Alignements donnés en l'absence de plans approuvés. — La jurisprudence du conseil d'État et de la cour de cassation a longtemps admis que les anciens arrêts du conseil permettaient aux autorités administratives d'ordonner l'avancement ou le reculement des façades, même en l'absence de plan approuvé.

Cette jurisprudence était peut-être conforme à la lettre de la loi, mais elle était en contradiction avec l'esprit des anciens documents qui rappellent sans cesse aux administrations locales la nécessité d'établir des plans généraux d'alignements.

Elle avait en outre les inconvénients de laisser place à l'arbitraire, de supprimer tout esprit de suite et de méthode dans la régularisation des traverses, de retarder indéfiniment la production des plans réguliers devenus inutiles, quelquefois même gênants, pour les administrations locales.

La nouvelle jurisprudence, qui veut qu'en l'absence de plans approuvés, l'alignement soit délivré suivant les limites actuelles et réelles de la route, a donc réalisé un vrai progrès, bien qu'elle puisse, dans certains cas exceptionnels, être préjudiciable à l'intérêt public, et même à l'intérêt privé, car elle permet d'élever, sur d'anciennes fondations, un édifice qu'un plan régulier pourra venir ensuite frapper de reculement.

Cette jurisprudence est, du reste, générale et s'applique aux voies de tout ordre.

On en trouve la base dans l'arrêt du conseil d'Etat, du 10 février 1865, relatif à un quai soumis au régime de la grande voirie. Voici les considérants de cet arrêt :

« Considérant que, si, en vertu de l'arrêt du conseil du 27 février 1765 et des lois des 6, 7, 11 septembre et 7, 14 octobre 1790, le préfet du département du Var avait le droit, en l'absence d'un plan général d'alignement approuvé par l'autorité compétente, de donner un alignement partiel en statuant sur la demande formée par le sieur Sanmartin, à l'effet de faire des réparations au mur de face de sa maison située à Saint-Tropez, le long et joignant le quai Suffren, soumis au régime de la grande voirie, il ne pouvait donner cet alignement que suivant la limite actuelle de la voie publique, et sans qu'il en résultât aucun élargissement de cette voie aux dépens de la propriété du sieur Sanmartin ;

« Considérant que, s'il existe un projet d'alignement pour les quais de Saint-Tropez, ce projet n'a pas reçu l'approbation de l'autorité supérieure; que néanmoins le préfet s'est fondé sur ce que la maison du sieur Sanmartin était en saillie sur ledit alignement, pour refuser l'autorisation demandée par lui ; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture était fondé à refuser d'ordonner la démolition des travaux de réparation exécutés par le sieur Sanmartin dans la partie de sa propriété désignée au procès-verbal ci-dessus visé du 19 août 1863 ;

« Mais considérant qu'aux termes de l'arrêt du conseil précité, défense est faite sous peine d'amende à tous propriétaires, entrepreneurs

et ouvriers, de construire, reconstruire ou réparer, sans autorisation, les bâtiments le long et joignant la voie publique; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas prononcé contre lui une amende;

« Art. 1er. — L'arrêté du conseil de préfecture du département du Var, en date du 28 mai 1864, est annulé, dans l'intérêt de la loi, en tant qu'il n'a pas prononcé d'amende contre le sieur Sanmartin. »

Cette jurisprudence a été confirmée, pour les routes par l'arrêt du Cons. d'État du 25 mars 1867, pour la voirie vicinale par l'arrêt du 31 mars 1865, pour la voirie urbaine par arrêts de Cass. des 7 janvier 1869, 14 mars 1870.

On pourra consulter, sur le sujet que nous venons de traiter, une note de M. l'ingénieur A. Guibert, insérée aux *Annales des ponts et chaussées* de 1867.

Alignements le long des chemins ruraux. — L'édit de décembre 1607 ne régit exclusivement que les rues et les places des villes, bourgs et villages; il est donc inapplicable aux chemins ruraux sur lesquels on peut construire sans autorisation de l'autorité municipale, à moins qu'un arrêté spécial de cette autorité ait été pris à ce sujet. — 20 février 1862. cour de cass.

Le fait d'avoir, sans autorisation préalable, mais sans empiétement, construit ou reconstruit le long d'un chemin rural, n'est une contravention qu'autant qu'un règlement local exige que cette autorisation soit demandée. — Cass., 2 mars 1865.

Lorsqu'un plan régulièrement approuvé est venu comprendre un chemin rural dans la voirie urbaine, on ne peut ordonner la démolition d'une construction, élevée sans autorisation le long de ce chemin avant l'approbation du plan. — Cass., 13 mai 1869.

L'autorisation pour construire le long d'une route ou d'un chemin vicinal est toujours nécessaire.

De l'obligation de se clore sur l'alignement. — Les règlements locaux des villes obligent, en général, les particuliers à se clore sur l'alignement, lorsque leurs maisons sont situées en arrière dudit alignement.

Mais cette obligation n'est pas applicable en l'absence de règlement local ou bien en dehors des villes et faubourgs.

Ainsi jugé par arrêt du cons. d'Etat, du 5 mai 1865, dont voici la substance:

« Vu la loi des 16-24 août 1790, titre XI, art. 3; la loi des 7-14 octobre 1790; la loi des 19-22 juillet 1791; la loi du 18 nivôse an XIII; la loi du 18 juillet 1837, et les art. 544 et 663 du Code Napoléon;

« Considérant que par son arrêté, en date du 5 novembre 1863, approuvé par le préfet de police le 23 du même mois, le maire de la commune d'Enghien a enjoint à la dame de Montailleur, de clore, dans le délai d'un mois, sa propriété sur le chemin de Ceinture, et décidé que, faute par elle de se conformer à cette injonction, il y serait pourvu d'office à ses frais;

« Considérant qu'aucune disposition des lois ci-dessus visées ne donnait au maire d'Enghien le droit d'imposer à la requérante l'obligation de clore sa propriété; que, dès lors, ledit maire, en prenant l'arrêté attaqué, et le préfet de police, en l'approuvant, ont excédé leurs pouvoirs;

« Art. 1. — L'arrêté du maire de la commune d'Enghien, en date du 5 novembre 1863, ci-dessus visé, est annulé pour excès de pouvoir. »

Au sujet de cette affaire, M. le ministre de l'intérieur avait présenté les observations suivantes:

« Je ferai remarquer que l'obligation pour un particulier de clore sa propriété le long de la voie publique ne résulte expressément d'aucun texte législatif. Il a été, en effet, reconnu que l'art. 53 de la loi du 16 septembre 1807, dans lequel on avait d'abord cru la trouver, s'applique exclusivement à l'acquisition des terrains retranchés de la circulation, et n'emporte pas l'obligation d'établir une clôture à l'alignement. Toutefois, le préjudice causé à la sûreté publique par l'absence de clôture *a toujours fait admettre que, dans les villes*, l'administration a le droit de contraindre les propriétaires à se clore, en vertu des pouvoirs de la police municipale conférés par la loi du 16 août 1790 (art. 13, titre XI). Les rues et places étant voisines de la propriété privée, la consécration de ce droit se trouve d'ailleurs implicitement écrite dans l'art. 663 du Code civil.

« Mais cet article s'applique seulement aux immeubles urbains, et on ne considère généralement pas comme villes les communes ayant une population agglomérée inférieure à 2,000 habitants. La population sédentaire d'Enghien paraît loin d'atteindre ce chiffre, et, de plus, la propriété de madame de Montailleur se trouve située loin du centre des habitations, sur un chemin rural, dit *chemin de Ceinture*. J'estime donc qu'en ordonnant l'établissement d'une clôture à l'alignement, le maire a excédé ses pouvoirs. »

Si le maire peut imposer aux propriétaires riverains des rues et voies publiques de la commune, dans un intérêt de sécurité et de salubrité publique, l'obligation de clore leurs propriétés, il excède ses pouvoirs en prescrivant que ladite clôture aura lieu par un mur en maçonnerie. — 5 août 1868.

Alignements le long de rues projetées. — Les bâtiments qui se trouvent placés sur le tracé d'une rue à ouvrir, ne sont pas soumis

aux règles de voirie, en ce qui touche les constructions et réparations qu'ils peuvent exiger: il n'est donc pas nécessaire de demander à l'autorité administrative une autorisation pour faire ces constructions ou réparations. 28 février 1846. — Cour de cass.

— Lorsqu'une rue, dont l'ouverture avait été autorisée par ordonnance royale, vient à être fermée avant son classement, cette rue doit être considérée comme n'étant jamais entrée sous le régime de la voirie, et dès lors les particuliers peuvent y élever des constructions sans autorisation préalable de l'administration. — 24 juillet 1848.

— Lorsque des maisons sont construites sur une rue non encore ouverte ni autorisée, les constructeurs ne sont tenus de se conformer, ni aux conditions spéciales d'une permission de bâtir dont ils n'ont pas besoin, ni aux prescriptions réglementaires auxquelles sont assujetties les maisons qui bordent la voie publique. — 1er juin 1849.

— Le préfet de la Seine excède ses pouvoirs lorsqu'il refuse à un propriétaire l'autorisation de construire sur un terrain situé dans l'emplacement d'une rue projetée, mais dont l'utilité publique n'a pas encore été déclarée. — 2 mai 1861, 31 août 1861.

— Le propriétaire qui veut élever une construction sur son terrain non contigu à la voie publique, mais compris dans le prolongement de cette voie, n'est point tenu d'obtenir du maire l'alignement à suivre; cette obligation ne lui est imposée que lorsque ses terrains joignent la voie publique actuellement ouverte et livrée entièrement au public. — Cass., 28 juin 1861.

Un arrêté préfectoral, approuvant le plan des alignements des rues d'une commune, peut y comprendre des rues non encore ouvertes et à l'état de simple projet, en stipulant que les propriétés dont l'occupation est nécessaire ne seront pas assujetties aux servitudes de voirie avant que la commune ait été spécialement autorisée à en faire l'acquisition, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation. — 16 août 1862.

Dans une affaire identique du 22 janvier 1863, relative au prolongement de la rue Lafayette à Paris, M. Robert, commissaire du gouvernement, a présenté les observations suivantes :

« De ce que le prolongement de la rue Lafayette a été déclaré d'utilité publique, s'ensuit-il que les servitudes de voirie puissent s'établir le long de ce prolongement avant son ouverture, et que le préfet de la Seine ait pu dès lors refuser l'alignement sur les rues existantes pour l'offrir sur celle qui n'existe pas encore?

« Les servitudes de voirie sont la compensation des avantages que procure la jouissance de la voie publique; elles en accompagnent, mais elles ne doivent pas en devancer la création. Ce principe, consacré par la jurisprudence de la cour de cassation, a été développé avec énergie devant la chambre des députés lors de la discussion de la loi du 7 juillet 1833, par M. Legrand, commissaire du roi. Il nous semble incontestable. »

— Le propriétaire n'est pas tenu à demander une autorisation et un alignement lorsque sa construction ne joint pas une voie publique actuellement affectée à la circulation, mais un terrain simplement désigné par un plan général, même officiel, pour former plus tard une voie nouvelle. — Cass., 4 mars 1865.

Cependant, il faut remarquer que le propriétaire doit user, dans ce cas, d'une grande réserve pour construire sur l'emplacement de la voie nouvelle, car il s'expose à ce que plus tard le jury d'expropriation, estimant que les travaux ont été faits en vue d'obtenir une plus forte indemnité, refuse de lui tenir compte de sa dépense. — Art. 52 de la loi du 3 mai 1841.

Questions diverses. — Pour terminer ce qui est relatif à la jurisprudence générale des alignements, et avant d'en venir au règlement des indemnités, nous étudierons quelques questions secondaires d'une certaine importance.

1° *Des effets d'un plan d'alignement approuvé.* — Un plan d'alignements régulièrement approuvé fixe d'une manière immuable les limites de la voie publique, à qui il attribue d'une manière définitive tout le terrain compris entre ces limites, que ce terrain soit, ou non, recouvert de constructions. — Le propriétaire est virtuellement dépossédé de son immeuble; son droit de propriété se transforme en un droit à indemnité pour le jour où son terrain sera définitivement réuni à la voie publique.

— L'alignement, légalement fixé, a pour effet de réunir de plein droit à la voie publique le sol couvert de constructions en saillie, dès l'instant où ces constructions cessent d'exister. — Le propriétaire, alors même qu'il n'a pas encore reçu le prix de cet emplacement, ne peut y déposer des matériaux sans encourir les peines prononcées par les règlements de voirie, — Cass., 19 juin 1857.

— Le tribunal de simple police, dans ce cas, s'il s'agit de voirie municipale, doit prononcer la peine édictée par l'art. 471 du Code pén., nonobstant l'exception de propriété soulevée par le pétitionnaire.

2° *Un plan n'a pas d'effet rétroactif.* — L'approbation d'un plan général d'alignement n'a pas d'effet rétroactif, et c'est à tort qu'un jugement de police ordonne la démolition d'une construction antérieurement faite sur un chemin rural devenu voie urbaine. — Cass., 15 mai 1869.

3° *Interprétation des plans d'alignements.* — Comme tous les actes administratifs, les plans d'alignements ne peuvent être interprétés par l'autorité judiciaire; l'interprétation appartient à l'autorité administrative chargée de l'approbation.

Lorsque, sur une action possessoire introduite par un riverain de la voie publique, qui prétend que le terrain contigu fait partie de son fonds et demande à prouver la possession plus qu'annale, une ville excipe d'un plan général d'alignement qui comprendrait, suivant elle, le terrain litigieux comme faisant partie de la voirie municipale, il n'appartient pas aux tribunaux d'interpréter le plan pour décider qu'il ne comprend pas le terrain ou ne le comprend que comme voie projetée. Ils doivent, sur l'exception en interprétation soulevée par la ville, surseoir à statuer jusqu'après l'interprétation par l'autorité administrative. — Cass., 6 nov. 1866.

— Mais les tribunaux n'ont pas besoin de surseoir lorsque le plan est en réalité bien net et n'exige aucune interprétation.

4° *Réserve des droits de propriété.* — Tout arrêté d'alignement est individuel; l'administration n'a pas à rechercher les droits des tiers lorsqu'elle le rédige; l'arrêté, par sa forme même, réserve les droits des tiers sans qu'il soit besoin d'en faire mention. — Cass., 9 janvier 1872.

Il ne fait donc pas obstacle à ce que le tiers, qui se prétend lésé dans ses droits de propriété ou de servitude, s'adresse aux tribunaux civils pour demander justice. — Cons. d'Etat, 31 mai et 6 décembre 1855, 2 décembre 1853, 25 février 1864. — Cass., 9 janvier 1872.

L'administration n'est pas fondée à surseoir à la délivrance d'un alignement qui lui est demandé jusqu'à la décision judiciaire de la question de propriété du terrain à bâtir. — 2 décembre 1853.

— La cession d'un terrain appartenant à autrui, faite par l'Etat à un particulier, en exécution d'un alignement, est nulle. — La demande en nullité formée par le préfet doit être portée devant le conseil de préfecture, compétent pour prononcer sur la validité des ventes nationales et sur les effets de ces ventes entre l'Etat et ses acquéreurs. — Le véritable propriétaire est sans intérêt et sans qualité pour intervenir dans l'instance. — L'acquéreur évincé ne peut réclamer des dommages-intérêts, indépendamment de la restitution de son prix, s'il savait, à l'époque de la cession, que la parcelle vendue appartenait à un tiers. — 30 juillet 1857.

5° *Les terrains retranchés de la voie publique sont prescriptibles.* — Les terrains retranchés d'une rue, par délibération d'un conseil municipal qui a réduit la largeur de cette rue, deviennent prescriptibles, alors même que cette délibération n'aurait pas été approuvée par l'autorité administrative supérieure, si d'ailleurs elle a reçu son exécution, et que les nouveaux alignements donnés aux riverains en vertu de cette délibération en ont par le fait consommé l'exécution. — Cass., 25 janvier 1843.

Si, aux termes des articles 538 et 2226 du Code civil, l'emplacement des rues doit être considéré comme une dépendance imprescriptible du domaine public municipal, il ne peut en être de même des terrains qui sont désignés par les plans généraux d'alignement approuvés par l'autorité compétente comme devant faire partie, à une époque indéterminée, de rues projetées; dans l'état, ces terrains ne cessent pas d'être, comme les autres propriétés privées, susceptibles d'une possession utile pouvant, en cas de trouble, donner lieu à l'exercice de l'action possessoire. — Cass. 30 avril 1862.

6° *On peut construire sans autorisation en retraite de la voie publique.* — L'autorisation de construire et l'alignement ne sont nécessaires que pour les édifices établis sur ou joignant la voie publique.

Elle est inutile pour édifier ou réparer des constructions en dehors des limites de la voie publique, que ces limites résultent d'un plan régulièrement approuvé ou de la situation naturelle des lieux. — 14 mars 1845.

La disposition de l'arrêt de 1765, qui interdit d'élever des constructions sans en avoir obtenu l'alignement, ne s'applique qu'aux constructions joignant la voie publique. Le propriétaire qui a élevé sans autorisation un bâtiment à 3m,70 en arrière de l'alignement ne peut être poursuivi à raison de ce fait. — 17 février 1859.

La cour de cassation n'a pas toujours admis cette jurisprudence en ce qui touche la petite voirie. — Cass., 12 février 1848. — Et en effet, il y a là une question de mesure; lorsque les édifices sont très voisins de la voie publique, le propriétaire, pour éviter toute erreur et toute difficulté, fera bien de demander l'alignement.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, les administrations locales des villes peuvent contraindre les propriétaires, dont les constructions sont en dehors de l'alignement, à se clore sur l'alignement.

7° *Conditions illégales insérées à l'arrêté d'alignement.* — L'arrêté d'alignement doit être délivré sans conditions ni restrictions. — Il y aurait excès de pouvoirs si, par exemple, cet arrêté imposait certaines conditions pour le règlement de l'indemnité, pour des servitudes publiques ou particulières ou pour le

mode de construction lui-même. 17 avril, 1er juillet 1869. — Voir l'exception relative aux pans de bois.

L'autorité municipale ne peut pas subordonner la délivrance d'un alignement et d'un nivellement à la condition qu'un propriétaire renoncera au droit de former une demande d'indemnité contre la ville pour le cas où l'exécution d'un plan définitif de nivellement, non encore arrêté, entraînerait des déblais ou des remblais le long de sa construction. — (Une pareille clause insérée dans un arrêté d'alignement est sans valeur et ne fait pas obstacle à ce que le propriétaire fasse valoir ultérieurement les droits qu'il pourrait avoir à une indemnité, à raison des dommages que lui ferait éprouver l'abaissement du sol des rues au devant de son immeuble.) — 31 décembre 1869.

8° *Sanction des contraventions à l'alignement.* — Le propriétaire, qui construit sans autorisation sur ou joignant la voie publique, ou qui ne se conforme pas à l'alignement délivré, commet une contravention de grande voirie lorsqu'il s'agit des routes, et de petite voirie lorsqu'il s'agit de la voirie vicinale ou urbaine. — La première relève du conseil de préfecture, la seconde du tribunal de simple police.

L'arrêt du conseil de 1765 fixait pour les contraventions de grande voirie une amende de 300 francs que le conseil de préfecture peut, d'après la loi du 23 mars 1842, réduire au minimum de 16 francs.

En matière de petite voirie, le tribunal de simple police applique les peines portées à l'art. 471 du Code pénal, 1 à 5 francs d'amende.

D'après les anciens arrêts, la démolition de la besogne mal plantée doit être ordonnée. Le conseil d'Etat a toujours reconnu que cette mesure était seulement applicable aux constructions empiétant sur l'alignement; pour celles qui se trouvent sur l'alignement, ou en arrière, la seule sanction du défaut d'autorisation est la condamnation à l'amende. — La Cour de cassation, s'en tenant à la lettre de la loi, a longtemps ordonné la démolition de toute construction faite sans autorisation, qu'elle fût ou non en saillie sur l'alignement. — Elle est revenue sur cette jurisprudence sévère, ainsi que le constate l'arrêt ci-après du 19 novembre 1875 :

En matière d'alignement, la démolition des travaux faits sans autorisation ne doit être ordonnée que lorsqu'ils ont été exécutés sur un terrain soumis au reculement par un plan d'alignement régulièrement approuvé. La cour de cassation, en rejetant le pourvoi contre la décision du juge de police qui, dans ces conditions, a refusé d'ordonner la démolition, n'a pas à examiner les motifs par lesquels le juge déclare avoir été déterminé.

9° *Le préfet peut ordonner la démolition pour la grande voirie.* — Le préfet peut, en vertu des lois des 22 décembre 1789 et 8 janvier 1790, sans attendre la décision du conseil de préfecture sur le procès-verbal de contravention qui lui est déféré, ordonner provisoirement la suppression d'une construction établie sur un terrain dépendant de la grande voirie; mais si le terrain sur lequel la construction a a été élevée ne fait pas partie de la grande voirie, il ne peut appartenir au préfet d'en prescrire la suppression. — 25 février 1864.

10° *Les contraventions de voirie n'admettent pas d'excuse.* — Lorsqu'une personne ne s'est pas conformée, dans sa construction, au plan d'alignement qui lui avait été régulièrement donné par l'autorité municipale, le tribunal de police saisi de la contravention ne peut, sans méconnaître la force obligatoire de l'arrêté du maire, et sans violer l'art. 471, n° 15, du Code pénal, relaxer le prévenu, sur le motif que l'inculpé avait pu être induit en erreur par le fait d'un agent voyer qui aurait posé des jalons en dehors de l'alignement fixé, et qu'il n'existait pas de préjudice pour la ville. 4 août 1853. — Cass.

Lorsqu'il existe pour une commune un plan d'alignement, l'arrêté du maire autorisant un particulier à construire suivant cet alignement n'est que l'application d'une mesure d'intérêt général. — Aucune tolérance de la part de l'administration municipale ne peut soustraire le particulier à l'exécution de cette mesure. — Par suite, si l'alignement concédé est dépassé, non par les bâtiments construits d'abord, mais par des travaux supplémentaires que l'on prétendrait avoir été autorisés, à titre de pure tolérance, par le maire, la contravention existe, et le juge de police qui en est saisi ne peut, en se fondant sur cette tolérance, prononcer le relaxe et se refuser à ordonner la démolition des travaux en question. — 3 janvier 1874.

11° *Des refus d'alignements.* — L'administration ne peut, sous aucun prétexte, refuser l'alignement.

Lorsqu'un préfet ou un maire ajournent leur réponse à une demande d'alignement, de manière à attendre l'approbation d'un plan nouveau en cours d'instruction, ils commettent un excès de pouvoir.

Tant qu'un décret n'est pas intervenu autorisant l'administration à acquérir soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation, un terrain, un préfet ne peut refuser de statuer sur une demande d'alignement formée par le propriétaire de ce terrain, ni lui interdire d'élever des constructions, en se fondant sur ce que l'emplacement dont il s'agit doit

être compris dans le périmètre d'un grand travail public projeté. Quand un particulier défère à un ministre un refus de statuer émanant d'une autorité subordonnée à ce ministre, il peut, s'il s'est écoulé quatre mois à dater de l'arrivée de ses pièces au ministère sans qu'une décision ait été prise, considérer sa demande comme rejetée, et se pourvoir devant le conseil d'Etat en vertu de l'art. 7 du décret du 2 novembre 1864. — 11 janvier 1866.

En cas de refus d'alignement indûment prononcé, le propriétaire est fondé à réclamer une indemnité à raison des dommages que ce refus lui a causés. — 26 mai 1869.

L'indemnité est due par la commune lorsque le refus du maire a eu pour but unique de ménager les intérêts pécuniaires de la commune, qui avait le projet d'exproprier prochainement l'immeuble. — 18 juillet 1873. — Le règlement de l'indemnité relève du conseil de préfecture, car il s'agit de l'exécution de travaux publics.

D'après cela, l'indemnité est à la charge de la commune pour la voirie vicinale et urbaine; elle serait à la charge du département pour une route départementale et de l'Etat pour une route nationale.

En cas d'erreur dans l'alignement, commise par l'autorité compétente, le propriétaire a également droit à indemnité; mais, s'il a obtenu l'alignement d'une autorité incompétente, il supporte les résultats de l'erreur causée en partie par son fait.

12° *De quelques cas où l'expropriation ne peut être poursuivie par voie d'alignement,* — Il semble au premier abord que l'expropriation par voie d'alignement peut être appliquée sur une largeur quelconque et comprendre par exemple des propriétés tout entières.

Cette application est contraire à l'esprit de la loi qui a eu en vue évidemment l'embellissement et la régularisation des rues au moyen d'un élargissement modéré n'enlevant à chaque propriété qu'une partie restreinte de la surface qu'elle occupe. C'est dans cet ordre d'idées qu'on a pu prendre comme base de l'indemnité la valeur seule du terrain enlevé aux propriétaires, abstraction faite de la superstructure.

Mais, si l'on fait une application abusive de l'alignement, et qu'on réduise la surface des propriétés au point de les supprimer entièrement ou de les réduire à une surface telle qu'elle ne puisse recevoir utilement une construction nouvelle, on sort de l'esprit de la législation qui n'est plus applicable.

Dans ce cas, il est nécessaire de recourir à l'expropriation ordinaire pour réaliser l'opération voulue, et on doit payer la valeur de l'immeuble entier, car le propriétaire se trouve dans l'impossibilité absolue d'établir une nouvelle construction équivalente à l'ancienne, et il en résulte pour la propriété une atteinte beaucoup plus profonde que celle qui résulte de l'occupation d'une simple bande de terrain.

Aussi le conseil d'État, lorsqu'il examine les plans d'alignements soumis à l'approbation, a-t-il soin de spécifier dans le projet de décret que l'élargissement devra être poursuivi par voie d'expropriation ordinaire lorsque les alignements enlèvent la totalité d'un bâtiment ou une portion tellement grande qu'il soit impossible de construire utilement sur ce qui reste.

M. Aucoc, dans son tome III, cite quelques exemples de décrets renfermant une clause de ce genre.

Il attire également l'attention sur les perrons établis sur la voie publique pour accéder aux maisons; si la façade de la maison correspondante est à l'alignement, il n'y a pas d'inconvénient à frapper le perron de reculement; mais, si cette façade est elle-même à reculement, il convient de laisser au propriétaire, et de spécifier pour lui dans l'acte approbatif, le droit de réparer le perron tant que sa façade demeure en bon état; il va sans dire que tout travail confortatif de la façade demeure interdit.

Nous rencontrons dans ces principes une nouvelle preuve de l'esprit impartial et équitable que le conseil d'État apporte dans l'instruction des affaires administratives.

Règlement du prix des terrains occupés par voie d'alignement. — D'après l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807, qui n'a pas été abrogé, lorsqu'un propriétaire se voit obligé de délaisser son terrain par suite de la servitude de l'alignement, il n'a droit à indemnité que pour la valeur du terrain délaissé.

L'indemnité est payée par l'État pour les routes nationales, par le département pour les routes départementales, par les communes pour les chemins vicinaux de tout ordre et la voirie urbaine.

A part quelques cas exceptionnels que nous allons examiner tout d'abord, l'indemnité doit être réglée par le jury.

Cas exceptionnels. — 1° *Cession gratuite.* — La cession gratuite se fait quelquefois dans les villages, mais cette pratique tend à disparaître rapidement; elle résulte quelquefois de conventions anciennes, qui peuvent encourir la prescription.

La prescription de l'engagement, pris par un propriétaire riverain d'une rue, de se soumettre à l'alignement *sans indemnité*, ne court contre la ville qu'à partir du jour où la réquisition d'alignement est adressée à ce propriétaire. — La prescriptiou de dix ou vingt ans établie par l'art. 2265 du Code civil, au profit du tiers détenteur de bonne foi, n'est pas applicable à l'engagement pris par le vendeur

d'une maison de se soumettre à l'alignement sans indemnité. A l'égard du tiers détenteur, comme à l'égard du vendeur, cet engagement ne se prescrit que par trente ans. (24 février 1847).

2° *Cession résultant d'actes de vente domaniale.* — Quelquefois la cession sans indemnité résulte de conditions insérées à d'anciens actes de vente domaniale.

Ces actes ne peuvent être interprétés que par l'autorité administrative. (24 février 1847).

Un propriétaire tenu, aux termes d'un acte de vente nationale, de céder sans indemnité à la voie publique une portion de son immeuble retranchable d'après des alignements arrêtés, ne peut se prétendre déchargé de son obligation par suite des modifications apportées depuis auxdits alignements ; il n'a droit à indemnité qu'à raison du retranchement excédant celui qui résultait des premiers alignements. (21 juillet 1853, 23 février 1859).

Règlement des indemnités pour la grande voirie et la voirie urbaine. — Les indemnités pour les terrains pris par la grande voirie et la voirie urbaine sont réglées par le grand jury institué par la loi du 3 mai 1841. Il n'y a d'exception que pour les terrains pris par la voirie vicinale ; les indemnités sont réglées dans ce cas conformément à la loi du 21 mai 1836, ainsi que nous l'expliquerons tout à l'heure.

Avis du conseil d'État du 1er avril 1841, confirmé par des avis subséquents et par la jurisprudence constante :

Considérant que, sous l'empire de la loi du 8 mars 1810, il a été reconnu que ce n'était point aux conseils de préfecture, mais à l'autorité judiciaire qu'il appartenait de régler les indemnités dues pour terrains retranchés par voie d'alignement ;

Considérant que la loi sur l'expropriation a abrogé la loi du 8 mars 1810, et déclaré que les dispositions de la loi nouvelle seraient appliquées dans tous les cas où les lois se référeraient à celle du 8 mars 1810 ;

Considérant que l'art. 15 de la loi du 21 mai 1836 confère au juge de paix le droit, à défaut d'arrangement amiable, de prononcer, après un rapport d'experts, sur les indemnités que les propriétaires riverains des chemins vicinaux peuvent prétendre pour les terrains retranchés dans le but d'élargir ces chemins, et établit, pour cette matière spéciale, une compétence autre que celle qui résulte, pour les autres parties de la voie publique, des dispositions législatives citées plus haut ;

Est d'avis que toutes les fois qu'un alignement donné par l'autorité compétente sur une voie publique, autre qu'un chemin vicinal, force un propriétaire à reculer ses constructions ou à s'avancer sur la voie publique, l'indemnité qui lui est due dans le premier cas, et celle dont il est débiteur dans le second, doivent être réglées, en cas de contestation, par le jury institué par la loi sur l'expropriation.

La loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation, n'a pas abrogé l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807. — En conséquence, lorsque, par suite d'un arrêté d'alignement régulièrement pris, un propriétaire riverain de la voie publique est obligé de reculer, l'indemnité ne porte que sur le prix de la partie du sol qui lui est enlevée, et non sur la dépréciation de la partie restante, ni sur les dépenses et travaux occasionnés par l'alignement. — Il en est ainsi, même lorsque le propriétaire n'a démoli sa maison qu'à la suite d'un incendie ; la démolition n'en est pas moins volontaire de sa part, dans le sens de l'art. 50 de la loi du 16 septembre 1807. (Cass., 21 février 1849, 4 décembre 1867).

Les formalités de l'expropriation pour cause d'utilité publique cessent d'être nécessaires, lorsqu'un terrain est cédé amiablement par le propriétaire ou réuni à la voie publique par exécution d'alignement. Mais le jugement qui renvoie directement le propriétaire devant le jury d'expropriation doit porter en lui-même la preuve du consentement de la partie ou de la production de l'arrêté d'alignement. Faute par lui de contenir ces justifications, il doit être annulé comme entaché d'excès de pouvoir. (Cass., 10 janvier 1877).

Exemption des droits de timbre et d'enregistrement. — L'acquisition des terrains dits en *bordure* (en dehors de l'alignement des voies nouvelles) est faite, comme celle des terrains nécessaires aux rues elles-mêmes, en vertu du principe de l'utilité publique, soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation, et, dès lors elle doit bénéficier de l'exemption de droits inscrite à l'art. 58 de la loi du 3 mai 1841. (Cass., juin 1869).

Réquisition d'acquisition totale. — Le propriétaire conserve toujours le droit de réquisition d'acquisition totale de la surface de son immeuble, conformément à l'art. 50 de la loi du 3 mai 1841.

Réalisation de l'acte de vente. — Nous avons exposé aux mots ***Actes de vente administratifs*** et ***aliénations*** la marche à suivre pour la réalisation des actes de vente.

Époque du payement. — D'après l'art. 3 du projet général d'arrêté de 1858 sur les permissions de grande voirie, l'indemnité n'est exigible que du jour où, sur la demande du permissionnaire, il aura été constaté que son terrain est définitivement réuni à la voie publique.

Ce principe a été reconnu par la cour de cassation.

Terrains cédés aux riverains. — Lorsque la voie publique présente des excédants de largeur par rapport aux alignements approuvés, ces excédants sont cédés aux riverains et payés par eux.

En cas de cession amiable sur les routes nationales, voici la marche à suivre indiquée par le règlement général de 1858 :

Lorsque la construction sur l'alignement doit avoir pour effet de réunir à la propriété riveraine une portion de la voie publique, les ingénieurs procèdent, contradictoirement avec le pétitionnaire, au métré et à l'estimation du terrain à abandonner. Le montant de l'estimation, contrôlé par les agents des domaines, et arrêté par le préfet, est acquitté par le pétitionnaire, ou, en cas de contestation, déposé à la caisse des dépôts et consignations.

Il est formellement interdit au pétitionnaire d'occuper le terrain avant d'en avoir acquitté ou consigné le prix.

Le permissionnaire ne peut réclamer le tracé de son alignement, s'il n'est pas en mesure de justifier de ce payement.

Cession forcée. — Mais il peut arriver que le propriétaire riverain ne puisse ou ne veuille acquérir le terrain délaissé par la voie publique et, comme ce terrain ne peut être vendu qu'à lui seul, il en résulte une situation préjudiciable à l'intérêt général, qu'il importe de faire disparaître, c'est à quoi a pourvu l'art. 53 de la loi du 16 septembre 1807, rapporté ci-dessus.

L'administration est, par cet article, autorisée à déposséder le riverain de l'ensemble de sa propriété, en lui payant la valeur telle qu'elle était avant l'entreprise des travaux.

Le règlement de l'indemnité a lieu par le jury, conformément à la loi du 3 mai 1841; mais les formalités antérieures au jugement d'expropriation ne doivent pas être remplies.

Lorsque, en vertu de l'art. 53 de la loi du 16 septembre 1807, l'administration municipale poursuit l'expropriation d'un immeuble, sur le refus fait par le propriétaire de s'avancer sur la voie publique, en acquérant la parcelle de terre qui sépare sa propriété de la ligne tracée dans un nouvel alignement, le jugement doit, à peine de nullité, viser, en les indiquant par leurs dates, les pièces qui constatent le refus du propriétaire.—En conséquence, la mention « vu la réponse négative du propriétaire, » est insuffisante pour satisfaire au vœu de la loi, et doit entraîner la cassation du jugement. (Cass., 8 avril 1861).

Règlement du prix des terrains le long des chemins vicinaux. — Les indemnités dues aux riverains des chemins vicinaux de tout ordre et des rues qui en forment le prolongement, pour les terrains pris par voie d'alignement, sont réglées, comme en matière d'élargissement, conformément aux art. 15 et 17 de la loi du 21 mai 1836.

Le règlement se fait soit à l'amiable, soit par le juge de paix, sur le rapport d'experts nommés l'un par le sous-préfet et l'autre par le propriétaire; en cas de discord, le tiers expert est nommé par le juge de paix.

D'après l'art. 19 de la même loi, en cas d'abandon de tout ou partie d'un chemin vicinal, la partie délaissée est cédée aux riverains, soit à l'amiable, soit à dire d'experts, comme il est expliqué ci-dessus.

De la délimitation latérale des portions de voies publiques cédées aux riverains. — Il est important de préciser la manière dont seront délimitées latéralement les portions de routes ou de chemins cédées aux riverains.

Abaissera-t-on des extrémités de la façade de la propriété des perpendiculaires sur l'axe de la voie publique, ou se contentera-t-on de prolonger jusqu'à l'alignement les lignes séparatives des propriétés?

Cette manière de procéder semble, au premier abord, toute naturelle; mais elle peut conduire à de graves inconvénients lorsque les lignes séparatives des fonds riverains sont obliques sur l'axe de la voie publique.

Nous avons eu l'occasion de le constater pour un chemin vicinal dans le cas suivant : une propriété était limitée d'un côté par un ruisseau, de l'autre par une ligne oblique sur l'axe; en cédant au voisin l'excédant de largeur du chemin, le maire avait pris comme limite de cet excédant le prolongement de la ligne oblique; ce prolongement arrivait à rencontrer le ruisseau avant de rencontrer le limite du chemin, de sorte que, la vente une fois consommée, le premier propriétaire ne touchait plus le chemin par aucun point et ne pouvait accéder dans son champ. Il en résultait pour lui un grave préjudice.

Il convient donc de céder les parties délaissées à chaque riverain sur une longueur correspondant à celle que la façade de sa propriété occupait sur l'ancienne limite de la voie publique et, par conséquent, le partage doit être fait par des lignes perpendiculaires à l'axe de la chaussée.

Tel est le principe qui a été reconnu, du reste, par une instruction du directeur général des domaines, du 23 janvier 1850, applicable aux routes nationales :

« La faculté d'obtenir la cession de ces parcelles n'appartient qu'aux propriétaires riverains, dans la proportion qui est déterminée par des lignes tirées perpendiculairement à l'axe de la route, et non d'après des lignes obliques tirées selon la direction oblique des propriétés riveraines.

« Enfin, cette faculté n'est point accordée aux fermiers ou locataires des propriétés riveraines, ni à ceux qui, n'étant point riverains,

n'ont point qualité pour réclamer ou obtenir un alignement. »

Toutefois, nous devons signaler une décision du ministère des finances, du 29 janvier 1859, qui a admis que dans certains cas l'adoption des lignes obliques pouvait être justifiée par l'intérêt de la propriété privée, sans qu'il en résultât aucun préjudice pour le Trésor.

En résumé, l'administration n'est liée, sous ce rapport, par aucun texte de loi, et elle peut adopter la méthode de division qui paraît la plus convenable, suivant les cas; les riverains qui se croiraient lésés, ont toujours le droit d'intenter, devant le conseil de préfecture, une action en réparation de dommages causés par l'exécution de travaux publics.

ALLUVIONS.

Les alluvions, sujet sur lequel nous reviendrons en traitant des rivières navigables, sont définies et réglées par les art. 556 et suivants du Code civil, ci-après reproduits :

556. Les atterrissemens et accroissemens qui se forment successivement et imperceptiblement aux fonds riverains d'un fleuve ou d'une rivière, s'appellent alluvion. — L'alluvion profite au propriétaire riverain, soit qu'il s'agisse d'un fleuve ou d'une rivière navigable, flottable ou non, à la charge, dans le premier cas, de laisser le marchepied ou chemin de halage, conformément aux règlements.

557. Il en est de même des relais que forme l'eau courante qui se retire insensiblement de l'une de ses rives en se portant sur l'autre; le propriétaire de la rive découverte profite de l'alluvion, sans que le riverain du côté opposé y puisse venir réclamer le terrain qu'il a perdu. — Ce droit n'a pas lieu à l'égard des relais de la mer.

558. L'alluvion n'a pas lieu à l'égard des lacs et étangs, dont le propriétaire conserve toujours le terrain que l'eau couvre quand elle est à la hauteur de la décharge de l'étang, encore que le volume de l'eau vienne à diminuer. — Réciproquement le propriétaire de l'étang n'acquiert aucun droit sur les terres riveraines que son eau vient couvrir dans les crues extraordinaires.

559. Si un fleuve ou une rivière, navigable ou non, enlève par une force subite une partie considérable d'un champ riverain, et la porte vers un champ inférieur ou sur la rive opposée, le propriétaire de la partie enlevée peut réclamer sa propriété, mais il est tenu de former sa demande dans l'année : après ce délai, il n'y sera plus recevable, à moins que le propriétaire du champ auquel la partie enlevée a été unie n'eût pas encore pris possession de celle-ci.

560. Les îles, îlots, atterrissemens, qui se forment dans le lit des fleuves ou des rivières navigables ou flottables, appartiennent à l'Etat, s'il n'y a titre ou prescription contraire.

561. Les îles et atterrissemens, qui se forment dans les rivières non navigables et non flottables, appartiennent aux propriétaires riverains du côté où l'île s'est formée : si l'île n'est pas formée d'un seul côté, elle appartient aux propriétaires riverains des deux côtés, à partir de la ligne qu'on suppose tracée au milieu de la rivière.

562. Si une rivière ou un fleuve, en se formant un bras nouveau, coupe et embrasse le champ d'un propriétaire riverain, et en fait une île, ce propriétaire conserve la propriété de son champ, encore que l'île se soit formée dans un fleuve ou dans une rivière navigable ou flottable.

563. Si un fleuve ou une rivière navigable, flottable ou non, se forme un nouveau cours en abandonnant son ancien lit, les propriétaires des fonds nouvellement occupés prennent, à titre d'indemnité, l'ancien lit abandonné, chacun dans la proportion du terrain qui lui a été enlevé.

Observations. — D'après le principe que l'alluvion profite au fonds riverain, elle doit revenir à l'État, au département ou à la commune, si la rivière est bordée par une route nationale, par une route départementale, par un chemin vicinal ou rural.

Les relais de mer n'ont pas été abandonnés au riverain; il importait, en effet, à l'intérêt général, que l'État conservât la propriété des côtes, afin d'assurer la navigation maritime.

D'une manière générale, l'administration est compétente pour fixer ou reconnaître les limites des rivières et, par conséquent, celles des alluvions; mais les tribunaux civils sont, de leur côté, seuls compétents pour résoudre les questions de propriété ou de possession annale que les riverains peuvent soulever à l'occasion des alluvions.

AMARRAGE.

L'amarrage est l'action qui consiste à maintenir les navires et bateaux en une place déterminée, en les reliant à des points fixes du rivage, au moyen de cordages appelés amarres.

Il existait autrefois des droits spéciaux d'amarrage, etc., qui ont été supprimés par la loi du 27 vendémiaire an II.

D'après l'ordonnance concernant la marine, d'août 1681, les mariniers, dans les ports de mer, ne peuvent amarrer leurs vaisseaux qu'aux anneaux et pieux destinés à cet effet, à peine d'amende arbitraire.

AMÉNAGEMENT.

L'aménagement est l'opération qui consiste à mettre de l'ordre dans une affaire, et en particulier dans l'exploitation d'une propriété.

L'aménagement d'une forêt a pour but de régler l'ordre dans lequel seront effectuées les coupes des diverses parties de cette forêt, suivant l'âge et l'essence des bois.

L'aménagement d'une route a pour but d'établir l'ordre dans lequel les diverses parties de cette route recevront des rechargements généraux cylindrés.

AMENDEMENTS MARINS.

On entend par *amendements* toutes les matières qui ont pour effet, soit de modifier la constitution physique d'une terre, soit de déterminer à l'intérieur du sol des réactions chimiques capables de mettre en liberté les substances directement assimilables par les plantes.

On entend par *engrais* toutes les matières qui renferment, sous une forme immédiatement assimilable, les éléments nécessaires à la végétation.

La distinction entre les engrais et les amendements n'est pas nette, car beaucoup de substances jouent à la fois les deux rôles.

Tels sont notamment les amendements marins; ces amendements sont précieux pour les sols d'origine granitique, comme celui de la Bretagne, parce qu'ils leur donnent la chaux qui leur manque; mais ce sont en même temps d'excellents engrais, parce qu'ils sont chargés de matières organiques, animales et végétales, de phosphates et de sels alcalins.

L'extraction des amendements marins est réglée par un arrêté ministériel du 10 mai 1876, ci-après reproduit :

Arrêté du 10 mai 1876, relatif aux extractions, sur le rivage de la mer, des sables coquilliers, et des autres matières constituant les amendements marins.

Le ministre de la marine et des colonies,
Le ministre des travaux publics,
Et le ministre des finances,

Vu l'art. 538 du Code civil, qui range le rivage de la mer dans les dépendances du domaine public national ;

Vu les art. 3 et 24 du décret-loi du 9 janvier 1852, sur l'exercice de la pêche maritime côtière ;

Vu les dispositions des décrets des 4 juillet 1853, 19 novembre 1859 et 8 février 1863, concernant les enlèvements et extractions de matières opérés sur le rivage de la mer ;

Vu la loi du 2 nivôse an IV (art. 2), les arrêtés du directoire exécutif des 22 brumaire et 23 nivôse an VI, et le décret du 31 mai 1862 (art. 43), relatifs à l'aliénation des biens meubles appartenant à l'État;

Vu l'arrêté ministériel du 2 décembre 1875, qui, en réglementant les extractions des matières autres que celles qui constituent des amendements marins, a réservé l'organisation des mesures spéciales à ces dernières,

Arrêtent :

Art. 1. Les demandes tendant à obtenir l'autorisation d'extraire, sur le rivage de la mer, des sables coquilliers et autres matières considérées comme amendements marins, seront adressées au préfet maritime, qui fera examiner par les fonctionnaires de la marine si l'autorisation sollicitée peut être accordée sans inconvénients.

Art. 2. Si ces fonctionnaires se prononcent pour l'affirmative, ils formuleront les conditions à imposer au pétitionnaire, au point de vue de leur service; et, dans le cas où ils estimeraient que les extractions doivent être favorisées comme étant utiles à la conservation du rivage, au maintien des passes d'entrée des ports, ou à tout autre intérêt public, dont la sauvegarde est confiée à l'administration de la marine, ils fourniront des explications motivées sur le point de savoir s'il ne conviendrait pas que la concession fût faite à prix réduit ou même à titre absolument gratuit.

Art. 3. Les ingénieurs des ponts et chaussées et le préfet du département seront appelés, à leur tour, à donner leur avis.

Le directeur des fortifications et le directeur des douanes seront également consultés quand il y aura lieu.

Art. 4. En cet état de l'instruction, les pièces seront transmises au directeur des domaines, qui fixera ou fera fixer par qui de droit, suivant les distinctions établies dans l'article suivant, le prix à exiger, les époques de payements, au besoin, l'obligation de fournir caution, et toutes les autres conditions financières de la concession.

Art. 5. Les prix des matières à extraire, quand ils ne seront pas établis d'après un tarif approuvé par le directeur général des domaines, seront fixés par les directeurs des départements, jusqu'à concurrence de 500 fr. Au-delà de ce chiffre, ils seront fixés par le directeur général, sur la proposition des directeurs.

Art. 6. Si le préfet maritime n'a pas d'objection à faire contre le prix qui a été fixé, il statuera sur la demande de concession, par un arrêté qui réglera, conformément aux propositions des services intéressés, les diverses conditions de cette concession.

Si, au contraire, il estime que les intérêts de la marine exigent impérieusement que le prix fixé soit diminué, ou même que la concession soit entièrement gratuite, il en référera au ministre de la marine, qui, s'il par-

tage cet avis, se concertera avec le ministre des finances pour la solution de la difficulté.

Art. 7. Dans le cas où l'accord ne pourrait s'établir entre les deux ministres, l'affaire serait soumise au conseil d'État, pour être statué par un décret du gouvernement.

Art. 8. Les autorisations auxquelles s'applique le présent règlement ne seront accordées qu'à titre précaire; elles seront toujours révocables sans indemnité.

Le retrait des autorisations sera prononcé par le préfet maritime, lorsqu'elles auront été accordées par ce fonctionnaire, dans le cas prévu par le § 1er de l'art. 6, et par le ministre de la marine, dans les autres cas.

Art. 9. L'autorisation pourra être révoquée, soit à la demande du directeur des domaines, en cas d'inexécution des conditions financières de la concession, soit à la demande des fonctionnaires de la marine ou des ingénieurs des ponts et chaussées, pour toute autre cause, sans préjudice, s'il y a lieu, des poursuites pour délits de grande voirie.

Art. 10. Afin de faciliter l'instruction des demandes d'extractions, les préfets maritimes pourront arrêter, par un règlement de police, les conditions auxquelles les extractions devront être soumises sur les différentes parties du rivage, soit au point de vue de sa conservation, soit dans l'intérêt de la navigation ou de la pêche côtière, soit enfin sous le rapport des prix à exiger.

Cet arrêté réglementaire, pris sur les propositions des chefs des services intéressés, déterminera :

1° Les parties du rivage où les extractions seront interdites;

2° Celles où elles ne seront autorisées qu'à charge de payer un prix;

3° Celles où elles seront gratuites, mais soumises à des autorisations spéciales;

4° Enfin celles où elles seront gratuites et libres, aux conditions nécessitées par les circonstances locales.

A défaut d'accord entre les chefs des services intéressés pour la préparation de ce règlement de police, il sera procédé comme il est dit aux art. 6 et 7 pour les autorisations particulières.

Art. 11. Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables à la récolte des herbes marines, quel que soit le mode employé, non plus qu'aux extractions d'amendements marins opérées au moyen des bateaux.

AMENDES.

L'amende est une peine ou une réparation pécuniaire prononcée conformément à la loi pour les crimes, contraventions ou délits. — En matière civile et administrative, l'amende ne peut être considérée comme une peine dans le sens du droit criminel; c'est souvent une réparation du dommage causé.

Les amendes ne peuvent être prononcées par un tribunal administratif ou judiciaire que conformément à la loi; on ne peut donc prononcer une amende dans un cas où la loi n'en a pas prévu, et, lorsqu'elle en a prévu, on doit se tenir dans les limites fixées. — Ainsi en matière d'anticipation sur le sol des chemins vicinaux, le conseil de préfecture est compétent pour ordonner la restitution du sol, mais il ne peut punir la contravention : l'amende ne peut être prononcée que par le tribunal de simple police. — De même, les conseils de préfecture ne pouvaient autrefois réduire les amendes fixes prescrites par les anciens règlements de voirie; ils reculaient devant l'application de ces amendes excessives, et les contrevenants étaient acquittés; ou, si l'amende était prononcée, il fallait en demander la modération par un recours au chef de l'Etat, d'où une grave complication qu'a fait disparaître la loi du 23 mars 1842.

Loi du 23 *mars* 1842. Art. 1. — A dater de la promulgation de la présente loi, les amendes fixes établies par les règlements de grande voirie antérieurs à la loi des 19-22 juillet 1791, pourront être modérées, eu égard au degré d'importance ou aux circonstances atténuantes des délits, jusqu'au vingtième desdites amendes, sans toutefois que ce minimum puisse descendre au-dessous de 16 francs.

A dater de la même époque, les amendes dont le taux, d'après ces règlements, était laissé à l'arbitraire du juge, pourront varier entre un minimum de 16 francs et un maximum de 300 francs.

De 1842 à 1872, le conseil d'Etat a souvent prononcé des amendes inférieures à 16 francs; c'est qu'alors les arrêts du conseil étaient des décrets du chef de l'Etat, lequel a le droit de modérer les amendes. — Depuis que le conseil est devenu une juridiction suprême, il est tenu de se renfermer dans les limites de la loi de 1842 et ne manque pas de le faire.

Du recouvrement des amendes. — La contrainte par corps, abolie en matière civile, a été maintenue comme moyen coercitif pour le recouvrement des amendes et des frais de justice dus à l'Etat.

Autrefois, le recouvrement des amendes était effectué par les receveurs de l'enregistrement et des domaines; il a été remis aux percepteurs des contributions directes par la loi du 29 décembre 1873.

Loi du 29 *décembre* 1873. Art. 25. — « A partir du 1er janvier 1874, les percepteurs des contributions directes seront substitués aux receveurs de l'enregistrement pour le recouvrement des amendes et des condamnations

pécuniaires autres que celles concernant les droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèque, le notariat et la procédure civile.

« Sont maintenues toutes les dispositions des lois qui ne sont pas contraires au paragraphe précédent; toutefois les porteurs de contraintes pourront remplacer les huissiers pour l'exercice des poursuites.

« Un règlement d'administration publique déterminera, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour assurer l'exécution du présent article. »

A l'appui de cet article de loi on a invoqué les considérations suivantes :

Le redevable, au lieu de se transporter au chef-lieu du canton, pour acquitter le montant de la condamnation, pourra se libérer sans déplacement, lorsque le percepteur se rendra dans la commune pour le recouvrement de l'impôt direct. Cette facilité de payement sera en outre très profitable au Trésor et aux communes ou établissements auxquels les amendes sont attribuées. Le percepteur, plus rapproché des contribuables, connaissant mieux leur situation pécuniaire, pourra assurer le recouvrement d'une manière plus efficace que le receveur de l'enregistrement, dont les fonctions sont essentiellement sédentaires.

Circulaire du directeur de la comptabilité du 31 *décembre* 1873. (Extrait.)

Les amendes dont le recouvrement est confié aux percepteurs sont réunies sous le titre générique d'*amendes de condamnation*, par opposition aux amendes de consignation ou de contravention qui restent dans les attributions des receveurs de l'enregistrement. Le détail par nature en est donné ci-après, avec une indication des services auquels elles sont attribuées en tout ou en partie.

Amendes de grande voirie : un tiers à l'agent, un tiers à la commune et un tiers à l'Etat.

Amendes de roulage : un tiers à l'agent, les deux tiers soit à l'Etat, soit aux départements, soit aux communes.

Amendes concernant la pêche fluviale : gratification fixée au tiers de l'amende, sans pouvoir excéder 50 francs pour chaque contravention. Le reste à l'Etat.

Les décimes, ajoutés au principal de l'amende, appartiennent en entier à l'Etat, qui prélève en outre 5 pour 100, pour frais de régie, sur les amendes ou portions d'amendes attribuées. Les trésoriers devront se reporter, d'ailleurs, pour le remboursement des amendes attribuées, au règlement du ministère des finances du 29 décembre 1866.

Ainsi qu'il a été expliqué au paragraphe 3 de la présente circulaire, le produit des amendes de condamnations recouvrées par les percepteurs est atribué, en totalité ou en partie, soit à l'Etat, soit aux communes, hospices et établissements publics, soit à la caisse des invalides de la marine, soit enfin aux gendarmes et agents qui ont constaté les contraventions......

Le payement des amendes et portions d'amendes est effectué par le trésorier général, aux époques, dans les formes et sur la production des justifications indiquées par le règlement des dépenses du ministère des finances du 29 décembre 1866, §§ 467 à 489.

Les diverses dispositions qui précèdent ne sont pas applicables à la ville de Paris; mais elles devront être exécutées, en ce qui concerne les communes suburbaines, tant par le receveur central du département de la Seine que par les percepteurs desdites communes.

Parts d'amende attribuées aux agents. — Pour encourager les agents à rechercher et à poursuivre les contraventions, la loi leur accorde en général une part des amendes qui sont prononcées.

Le décret du 16 *décembre* 1811, art. 115, attribue un tiers des amendes de grande voirie à l'agent qui constate le délit, le deuxième tiers à la commune du lieu du délit, et le troisième tiers à l'Etat. — Autrefois, ce dernier tiers devait être affecté aux travaux des ponts et chaussées, mais ces affectations ne sont plus permises depuis que le décret du 31 mai 1862 a formellement interdit la création de ressources exceptionnelles venant augmenter les crédits du budget. — La part de l'État est donc versée purement et simplement au trésor public.

La loi du 30 *mai* 1851, sur la police du roulage, alloue le tiers de l'amende à l'agent qui l'a constatée, lorsque cet agent est au nombre de ceux qui sont désignés au paragraphe 1 de l'art. 15, à moins qu'il ne s'agisse de la contravention ou du délit prévus par les art. 10 et 11. — Le reste est attribué au trésor, au département ou à la commune, suivant que la contravention a été relevée sur une route nationale, une route départementale ou un chemin de grande communication.

L'art. 10 de la *loi du* 31 *mai* 1865, sur la pêche, remet à un décret le soin de déterminer la gratification qui sera accordée aux rédacteurs des procès-verbaux et qui sera prélevée sur les amendes; c'est pour satisfaire à cette prescription qu'est intervenu le décret du 2 *décembre* 1865 :

Art. 1. La gratification accordée aux agents qui auront constaté les délits en matière de pêche, est fixée au tiers de l'amende prononcée contre les délinquants, et recouvrée, sans pouvoir toutefois excéder pour chaque

condamnation la somme de cinquante francs.

Art. 2. La gratification sera directement acquittée entre les mains de l'ayant droit par le receveur de l'enregistrement (aujourd'hui le percepteur), suivant le mode actuel et les règles de la comptabilité publique.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 5 février 1866. — Le décret précédent a été interprété comme il suit par une circulaire ministérielle :

« La gratification doit porter sur les amendes non seulement prononcées, mais encore recouvrées ; elle ne sera donc acquise, dans aucun cas, qu'après que lerecouvrement intégral aura été opéré. »

En prenant pour bases les règles posées par la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, j'ai pensé qu'il y avait lieu de comprendre seulement dans la catégorie des agents appelés à participer au produit des amendes en matière de pêche : 1° les brigadiers et gardes-pêche spéciaux ; 2° les agents de tout ordre des ponts et chaussées, spécialement commissionnés pour la surveillance de la pêche, c'est-à-dire les conducteurs et agents secondaires, les cantonniers de routes et de navigation, les éclusiers, gardes-rivières et de canaux et autres agents inférieurs de la navigation; 3° les gardes champêtres et les gendarmes (non compris les officiers); 4° les agents des douanes et employés des contributions indirectes et des octrois.

Parmi les gendarmes on doit comprendre les sous-officiers de gendarmerie.

Instruction du directeur général de l'enregistrement sur le payement des parts d'amendes attribuées aux agents.

Le payement de la gratification s'effectue sous la retenue de 5 p. 0/0 pour frais de régie, loi du 5 mai 1855, art. 16, au moyen d'un mandat accompagné, comme pièces justificatives:

1° D'un état trimestriel de recouvrement arrêté et visé par le directeur;

2° D'une quittance de l'ayant droit.

Les mandats de payement sont délivrés :

1° Pour les gendarmes, au nom des conseils d'administration, et mention des sommes payées est faite sur le livret de solde.

2° Pour les préposés des douanes, des contributions indirectes et des octrois, au nom des receveurs principaux des douanes et des contributions indirectes ou des receveurs des octrois.

Il est formé des états distincts et séparés et en double original pour les préposés des contributions indirectes et pour ceux des octrois. S'il arrive qu'une contravention soit constatée concurremment par des agents des deux services, la part d'amende afférente à chaque préposé est portée dans l'état des sommes attribuées au service auquel il appartient.

Les mandats figurent en dépense sous le titre de : REMBOURSEMENTS ET RESTITUTIONS. *Payements des amendes attribuées à divers.*

Pour faciliter à MM. les ingénieurs en chef la tenue des registres d'ordre intérieur, les directeurs leur transmettront, à la fin de chaque trimestre, des états indiquant les sommes ordonnancées au profit des agents des ponts et chaussées, en matière de contraventions à la police de la grande voirie, du roulage et de la pêche fluviale.

Circulaire du ministre des finances, du 5 juin 1875. *Amendes à recouvrer en même temps que les frais et honoraires pour les travaux d'intérêt public.*

L'art. 454 de l'instruction générale concernant les *frais et honoraires pour travaux d'intérêt public* exécutés d'office ou de gré à gré, à la charge des particuliers, prévoit le cas où le même individu peut, indépendamment des frais et honoraires relatifs à ces travaux, être tenu au payement d'une *amende* et de *frais judiciaires*. Il y est dit notamment que, dans ce cas, le préfet délivre deux arrêtés exécutoires destinés, l'un au receveur de l'enregistrement pour la recette des amendes et frais judiciaires, l'autre au receveur des finances pour le recouvrement des frais et honoraires au profit du budget départemental.

Malgré les modifications intervenues dans le service des amendes, les préfets doivent continuer de délivrer, pour ces deux natures de recettes, des arrêtés distincts et les remettre à la trésorerie générale pour être recouvrés, l'un par le percepteur, à titre de *produit des amendes et condamnations pécuniaires*, l'autre par le trésorier général (ou par les receveurs particuliers et percepteurs pour son compte), à titre de *produits éventuels départementaux.*

Toutefois, si les travaux dont il s'agit avaient été éxécutés dans l'intérêt de l'Etat et non dans celui du département, le montant des frais et honoraires serait recouvré à titre de *fonds de concours pour dépenses publiques*, et le titre de perception serait délivré par le ministre des travaux publics et non par le préfet.

Amendes pour fraudes sur les boissons. — En matière de fraudes sur les boissons, la moitié de l'amende est allouée au rédacteur du procès-verbal.

Recours en grâce. — Les demandes en remise d'amendes sont assez fréquentes, et l'instruction en a été réglée par diverses circulaires :

Circulaire ministérielle, travaux publics. 25 *mars* 1856.

Monsieur le préfet, les condamnations prononcées pour contraventions aux lois et règlements sur la grande voirie et la police du roulage sont suivies de nombreuses demandes en remise d'amende.

Ces demandes, vous le savez, ne peuvent plus être accueillies lorsque les amendes dont la remise est sollicitée ont été acquittées en vertu de décisions ayant acquis l'autorité de la chose jugée.

Cependant, il est arrivé que des amendes ainsi acquittées pendant que le recours en grâce s'instruisait, et sans que l'administration supérieure en fût avertie, ont fait l'objet de remises ou de modérations accordées par décret, et l'on s'est alors trouvé dans la nécessité d'opérer un remboursemnent contraire aux principes de la comptabilité.

Afin de prévenir ces inconvénients, j'ai reconnu, de concert avec M. le ministre des finances, qu'il y a lieu d'adopter les dispositions suivantes :

1° A la réception d'une pétition tendant à obtenir la remise d'amendes prononcées pour contraventions en matière de grande voirie ou de police du roulage, le préfet informera le directeur des domaines (aujourd'hui le trésorier payeur général) de l'existence de cette pétition et lui demandera si le condamné s'est libéré ou non ;

2° Le directeur donnera immédiatement avis du recours en grâce au receveur (aujourd'hui au percepteur) chargé du recouvrement de l'amende, avec ordre, pour le cas où elle n'aurait pas été payée, de surseoir au recouvrement jusqu'à la décision à intervenir, sauf les actes conservatoires s'il y a lieu, et de faire les mentions convenables au sommier des droits et produits constatés. Le receveur répondra sur-le-champ à cet avis, en indiquant si l'amende a été ou n'a pas été payée, et, dans le cas de l'affirmative, la date du payement;

3° Le directeur transmettra sans retard au préfet les renseignements qui lui auront été donnés par le receveur;

4° Le receveur assurera le prompt recouvrement des frais de justice et des frais de réparation, les condamnations de cette espèce ne tombant pas sous l'application du droit de grâce ;

5° A la réception de la décision, le sursis cessera;

6° La réponse du directeur au préfet devra, dans tous les cas, être transmise au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, avec la pétition du redevable ;

7° Si l'amende n'a pas été payée, le préfet produira, indépendamment des deux pièces ci-dessus mentionnées, une copie de la décision qui aura prononcé la condamnation, ainsi que son avis et celui des ingénieurs sur la pétition. Il fera connaître notamment si quelque considération résultant soit des circonstances de la contravention, soit de la position du pétitionnaire, peut motiver la remise de tout ou partie de l'amende.

Veuillez, monsieur le préfet, vous conformer aux prescriptions qui précèdent, et surtout tenir la main à ce que l'instruction des demandes dont il s'agit n'éprouve aucun retard.

Avis du conseil d'Etat, du 17 *mars* 1840, *sur la remise des amendes.*

Considérant que, lorsque l'exercice du droit de grâce intervient avant que la condamnation ait été exécutée, elle affranchit le condamné de la peine, comme si la peine n'avait pas été prononcée; mais que la peine ou portion de peine subie avant l'exercice du droit de grâce demeure irrévocable, que les condamnations à des peines pécuniaires sont exécutées par le versement effectif des amendes prononcées; qu'il suit de là que le droit des agents de l'administration sur la portion des amendes qui leur est attribuée par les lois, ne s'ouvre point lorsqu'il est fait remise par le roi de ces amendes avant qu'elles aient été acquittées, mais qu'il est immédiatement ouvert par l'acquittement desdites amendes; qu'en conséquence, le payement, fait aux agents de la part qui leur est attribuée, constitue un droit acquis auquel l'exercice du droit de grâce ne peut plus porter atteinte;

Que ces principes, en matière de grâce spéciale accordée à un ou plusieurs contrevenants, sont conformes à ceux qui régissent les amnisties générales accordées à toute une catégorie de contrevenants ; qu'en effet, toutes les ordonnances portant amnistie générale font la réserve que les amendes acquittées avant leur date ne seront pas restituées ;

Considérant que si, pour stipuler le zèle de ses agents, l'administration juge convenable de ne pas abandonner l'attribution qui leur est accordée dans les amendes non acquittées dont il est fait remise par le roi en tout ou en partie, elle doit proposer au roi d'excepter de la remise la part dévolue aux agents; que cette réserve conciliera les intérêts du service avec la juste application des principes en matière de grâce ;

Se référant, au surplus, à l'avis du conseil d'Etat du 31 juillet 1839 et sans examiner la question des effets du droit de grâce sur la portion appartenant à l'Etat dans les amendes acquittées avant l'exercice du droit de grâce;

Est d'avis : 1° que lorsque la remise d'une amende est accordée avant que ladite amende ait été versée entre les mains des agents publics légalement institués pour la recevoir,

elle porte sur la totalité de ladite amende, sans distinction entre la portion appartenant à l'Etat et celle attribuée aux agents de l'administration;

2° Que lorsque la remise n'intervient qu'après l'acquittement de l'amende et à plus forte raison, après que les agents de l'administration ont perçu la part qui leur est attribuée, l'exercice du droit de grâce ne peut s'étendre jusqu'à la restitution de ladite attribution.

AMERS.

On donne le nom d'amers (*ad mare,* vers la mer) à tous objets ou édifices susceptibles d'être aperçus de la mer à une certaine distance et de guider la navigateur dans sa route.

Des phares, des clochers, des moulins à vent, des maisons, des rochers, des arbres, constituent d'ordinaire les amers. — Mais on en établit également au moyen de constructions spéciales, telles que grands pignons tournés vers la mer, tours et demi-tours cylindriques creuses.

Les amers qui se projettent sur fond clair soint peints en couleur foncée; ceux qui se projettent sur fond sombre sont peints en blanc.

AMIRAUTÉ (CONSEIL D').

Le conseil d'amirauté est un comité consultatif institué auprès du ministre de la marine et présidé par lui.

Il a été réorganisé par *décret du* 23 *octobre* 1871.

Le vice-président est, de droit, un officier général de la marine.

Le conseil a deux missions principales :

1° Il donne son avis sur toutes les mesures d'administration relatives à la marine et aux colonies ;

2° Il établit les tableaux d'avancement des corps de la marine.

Il se compose de huit titulaires, savoir : cinq officiers généraux de la marine, un inspecteur général ou un directeur des construction navales, un général d'artillerie de marine, un commissaire de la marine. — Il y a, en outre, deux membres adjoints ou suppléants et un secrétaire.

AMNISTIE.

L'amnistie est l'acte qui efface une ou plusieurs classes de crimes, de contraventions ou de délits. — Elle arrête les poursuites intentées et annule les condamnations prononcées.

Elle diffère de la grâce, en ce sens que celle-ci fait seulement remise de la peine sans effacer la condamnation.

La grâce est individuelle, l'amnistie est collective.

L'amnistie est généralement proclamée à l'occasion de quelque solennité nationale.

Nous citerons le *décret d'amnistie du* 14 *août* 1869, rendu à l'occasion du centenaire de Napoléon Ier :

« Art. 1er. — Amnistie pleine et entière est accordée pour toutes condamnations prononcées ou encourues jusqu'à ce jour, à raison :

De délits et contraventions en matière..... de pêche, de voirie, de police du roulage.

Art. 2. — L'amnistie n'est pas applicable aux frais de poursuite et d'instance, ni aux dommages et intérêts et restitutions résultant de jugements passés en force de chose jugée; elle ne pourra, dans aucun cas, être opposée aux droits des tiers. Il ne sera pas fait remise des sommes versées à la date de ce jour. »

— Ainsi, l'amnistie en matière de grande voirie efface l'amende, mais ne dispense pas de la réparation pécuniaire du dommage causé.

— Si l'amende a été versée, le tiers réservé à l'auteur du procès-verbal lui est acquis et ne peut être restitué; voir au mot *Amendes* l'avis du conseil d'Etat du 17 mars 1840. — Toutefois, il a été procédé contrairement à cette jurisprudence, à la suite de l'amnistie de 1869, et la restitution intégrale des amendes a été ordonnée par le ministre des finances.

Loi du 17 *juin* 1871 *sur l'exercice du droit de grâce.* — Art. 1er. — Les amnisties ne peuvent être accordées que par une loi.

Art. 2. — L'Assemblée nationale délègue le pouvoir de faire grâce au président du conseil des ministres, chef du pouvoir exécutif de la République française,

Art. 3. — Néanmoins la grâce ne peut être accordée que par une loi aux ministres et autres fonctionnaires ou dignitaires dont la mise en accusation a été ordonnée par l'Assemblée nationale.

AMODIATION.

Amodier, du bas latin *admodiare,* veut dire donner à ferme ou à bail. — Amodiation est donc synonyme de bail à ferme. — Ce terme est employé en matière de pêche fluviale; l'amiodiation du droit de pêche dans une rivière ou dans un canal se fait par voie d'adjudication sur des cahiers de charges arrêtés par l'administration.

AMONT.

En un point donné, l'amont d'une rivière est la partie supérieure de ce cours d'eau en remontant vers la source, *ad montem.* L'aval est la partie inférieure, *ad vallem.*

AMORTISSEMENT.

L'amortissement est l'opération qui consiste à rembourser progressivement, à amortir le capital consacré à une entreprise quelconque.

Le fermage d'une terre comprend l'amortissement du capital récemment consacré à l'amélioration de cette terre. — Le loyer d'une maison comprend l'amortissement du capital de construction. — Le salaire d'un ouvrier, d'un artisan, d'un artiste, comprend l'amortissement du capital dépensé pour acquérir le talent de la profession ou de l'art. — Le loyer d'un outillage quelconque comprend l'amortissement du capital de premier établissement.

Celui qui ne prélève pas sur le bénéfice annuel de son industrie la somme nécessaire à l'amortissement du capital commet une grave imprudence. — Un jour arrive où le capital a disparu par usure et il faut le reconstituer à une source nouvelle, si l'industrie elle-même ne l'a pas revivifié.

Le temps nécessaire pour opérer l'amortissement d'un capital dépend du taux de l'amortissement et du taux de l'intérêt. — Ce temps est donné par des tables. Exemple : le taux de l'amortissement étant de 1 1/2 pour cent et celui de l'intérêt 5 0/0, ce qui fait un taux total annuel de 6 1/2 pour cent, il faudra 30 ans et 20 jours pour amortir le capital.

Le taux de l'amortissement, nécessaire pour amortir un capital dans un certain nombre d'années, dépend de ce nombre d'années et du taux de l'intérêt. Il existe des tables pour calculer la valeur de ce taux. Ces tables sont insérées à l'*Agenda Dunod, n.* 6, *chemins de fer*.

AMOVIBILITÉ.

Sont amovibles les fonctionnaires qui peuvent être destitués, révoqués ou appelés à d'autres fonctions par l'autorité qui les a nommés.

Tous les fonctionnaires de l'ordre administratif sont amovibles en France. Les magistrats des cours et tribunaux sont inamovibles, sauf ceux qui sont chargés du ministère public, procureurs et substituts. — Les juges de paix sont amovibles, ainsi que les magistrats de l'Algérie et des colonies.

AMPLIATION.

L'ampliation est une copie ou expédition d'un acte administratif certifiée par une signature qui lui donne un caractère authentique, bien qu'elle ne soit pas celle du fonctionnaire de qui l'acte émane. — Exemple : un préfet prend un arrêté sur la demande d'un particulier, une expédition de cet arrêté, signée par le secrétaire général, est adressée à un maire ou à un ingénieur en chef; c'est une ampliation.

ANALYSE DES PRIX.

L'analyse des prix est la pièce qui explique la composition des divers prix d'une construction et qui donne les éléments dont est formé chaque prix total.

Analyse des prix est le terme en usage dans le génie militaire; dans le service des ponts et chaussées, les renseignements sur la composition des prix portent le nom de sous-détails.

Dans un projet bien étudié, on ne peut adopter des prix en prenant pour seules bases les prix courants de la localité. Il importe de se rendre un compte exact du prix de revient réel. S'il s'agit, par exemple, d'évaluer le mètre cube de maçonnerie ordinaire, on ajoute ensemble le prix du cube de moellon employé, le prix du mortier, le salaire du maçon et de ses aides; à ce premier total, on ajoute une certaine somme pour les faux frais de l'entrepreneur, outils, avances de fonds, frais d'adjudication, etc.; cette somme est d'ordinaire supposée égale au trentième du premier total. On a critiqué avec raison cette proportion fixe, car les frais généraux, qui atteignent un taux beaucoup plus élevé dans une petite entreprise, s'abaissent au contraire à un taux plus faible dans une entreprise considérable.

Quoi qu'il en soit, on obtient un second total qui doit représenter le prix auquel revient pour l'entrepreneur le travail considéré.

Il faut ajouter le bénéfice que l'on suppose d'ordinaire égal au dixième du second total. Cette proportion fixe prête également à la critique pour la même raison que le taux des faux frais.

Par cette opération, on a obtenu le prix définitif, qui serait parfaitement établi si les éléments de l'analyse répondaient eux-mêmes bien réellement aux faits de la pratique. Malheureusement il n'en est pas ainsi; on manque d'expériences et de chiffres précis sur les quantités de matériaux employées pour chaque nature d'ouvrages, sur le temps que les ouvriers passent à l'effectuer, etc.; nous avons cherché, dans notre *Traité de l'exécution des travaux*, à réunir des sous-détails dignes de foi et n'avons pu y parvenir.

Donc, en réalité, les sous-détails sont presque toujours établis un peu au hasard; on se préoccupe d'arriver à un prix total qui concorde avec les prix courants de la localité. — Bien que la concurrence des entrepreneur puisse intervenir pour modifier les prix et les ramener dans les limites pratiques, il n'en est pas toujours ainsi, et il est regrettable que, dans une entreprise importante, les sous-dé-

tails ne puissent être établis avec une exactitude suffisante; les ingénieurs doivent s'efforcer de faire disparaître ce grave inconvénient.

S'il importe que l'analyse des prix soit faite avec le plus grand soin, afin d'éclairer à la fois l'administration et l'entrepreneur, il n'importe pas moins qu'elle demeure absolument en dehors du règlement des comptes et qu'elle ne puisse, en cas de discussion, être invoquée pour quelque raison que ce soit. — S'il en était autrement, il en résulterait des contestations de détail interminables et l'analyse des prix serait plus funeste qu'utile.

L'analyse des prix n'est donc donnée qu'à titre de renseignement; elle ne peut être attaquée par les entrepreneurs, même pour erreur matérielle. — Ce sont les *prix d'application,* c'est-à-dire les totaux des sous-détails, qui servent seuls de bases au décompte. La jurisprudence est constante sur ce point; voir *Pièces d'un projet.*

Pour accuser plus nettement le principe, l'administration des travaux publics, par une circulaire du 10 juillet 1858, a complètement séparé des sous-détails le *bordereau des prix,* qui renferme les prix d'application sans aucun commentaire. — Le *bordereau des prix* est la seule pièce officielle qui soit remise à l'entrepreneur; il ne peut donc invoquer les sous-détails.

ANCRAGE

L'ancrage est le lieu où un navire peut jeter l'ancre. Les anciens droits d'ancrage ont été, comme les droits d'amarrage, supprimés par la loi du 7 vendémiaire an II et remplacés par des droits de tonnage.

Le décret sur le pilotage du 12 décembre 1806 renferme diverses prescriptions relatives aux ancres abandonnées par les navires.

APPAREIL DE MATURE.

Un appareil de mâture est une grue d'une force et d'une élévation suffisantes pour enlever et mettre en place les mâts d'un navire. Cet appareil sert pour le mâtage et le démâtage des navires, et aussi pour le chargement et le déchargement des marchandises.

On trouvera dans les annales des ponts et chaussées de juillet 1873 les conditions imposées par le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'exploitation d'un appareil de mâture au Tréport. Les tarifs sont fixés par l'acte d'autorisation. On réserve au service des ponts et chaussées le droit de faire usage des grues sans payement de la location, et nonobstant toute inscription antérieure.

L'acte d'autorisation impose au concessionnaire la charge de déplacer ou de supprimer son appareil à la première sommation, sans aucune indemnité; il lui impose en outre une redevance, généralement minime, pour la location de l'emplacement; enfin l'administration se réserve le droit d'établir ou de concéder tout autre appareil de mâture sans que le premier concessionnaire puisse prétendre à une indemnité.

APPARITEUR.

Agent subalterne de la police municipale, assermenté, tenant lieu de commissaire de police et auquel la loi du 22 juillet 1791 a reconnu le droit de dresser les procès-verbaux de contravention.

APPEL.

L'appel est l'action de recourir à un tribunal supérieur pour solliciter la réformation d'un jugement rendu par un tribunal inférieur.

Le mot *appel* est surtout réservé à la juridiction ordinaire. Les appels des sentences du juge de paix, lorsqu'ils sont permis par la loi, sont portés devant les tribunaux de première instance; les appels des jugements de ces tribunaux sont portés devant les cours d'appel. Les recours en cassation ne sont pas des appels proprement dits.

L'appel contre les décisions ou jugements de la juridiction administrative prend le nom de *pourvoi* ou de *recours.*

APPOINTEMENTS.

Les appointements sont une forme du salaire en général ou de la rétribution du travail.

Les appointements sont la rétribution d'un employé de l'Etat ou d'une administration quelconque; l'origine s'en trouve sans doute dans le mot appoint (*ad punctum*), qui veut dire la somme destinée à parfaire le payement d'une dette.

Les appointements diffèrent 1° des gages, qui sont la rétribution des domestiques; 2° des honoraires, qui sont la rétribution variable des personnes exerçant certaines fonctions, telles que celles de médecin, d'avocat, d'architecte; il semble que ce soit pour honorer et non pour rétribuer ces personnes qu'on leur accorde une certaine somme; 3° des émoluments, qui signifient surtout rétribution casuelle par opposition à la rétribution fixe et certaine.

Dans la pratique, on emploie le mot *salaire* pour désigner la rétribution d'un travail manuel, ainsi on dit le salaire d'un cantonnier, d'un homme de peine. L'étymologie de salaire est dans le mot *salarium* qui chez les Romains signifiait la quantité ou le prix du sel alloué aux officiers de l'armée; l'expression a compris ensuite toutes les rétributions en nature

faites aux officiers et magistrats, puis elle s'est étendue à la rémunération du travail en général. On appelle encore salaire la rétribution des conservateurs des hypothèques.

L'appointement désigne particulièrement la rétribution du travail intellectuel et immatériel.

APPROVISIONNEMENT DE PARIS.

On a compris sous ce nom diverses lois et mesures administratives qui avaient pour but d'assurer l'approvisionnement de Paris en combustibles et qui, au point de vue commercial, ont beaucoup perdu de leur importance.

Le plus ancien texte est l'ordonnance de décembre 1672 qui renferme les prescriptions nécessaires pour faciliter la navigation de la Seine et de ses affluents, qui défend de saisir en route, pour quelque cause que ce soit, les marchandises à destination de Paris, fixe des dimensions obligatoires pour les bois à brûler et autres, donne aux marchands de bois le droit de passer sur les terres séparant les forêts des rivières, réglemente le flottage, etc.

Il existe encore un service de l'approvisionnement de Paris, désigné sous le nom d'*inspection des ports,* placé pour ce qui concerne la police sous la direction des ingénieurs de la navigation et, pour ce qui concerne les opérations commerciales, sous la direction d'un inspecteur principal en résidence à Paris. Il y a six inspecteurs ordinaires en résidence à Compiègne, Meaux, Joigny, Troyes, Clamecy et Montargis.

ARBITRAGE.

L'arbitrage est une espèce de juridiction conférée par les parties intéressées et de leur consentement mutuel à des personnes qu'elles désignent et qui prennent le nom d'arbitres.

L'acte, qui spécifie la mission des arbitres et les nomme, s'appelle un compromis.

L'arbitrage est réglé par les art. 1003 et suivants du Code de procédure civile. Toutes personnes peuvent compromettre sur les droits dont elles ont la libre disposition. On ne peut compromettre sur les séparations, les questions d'Etat, ni sur aucune des contestations qui sont sujettes à communication au ministère public.

Le compromis peut être fait par procès-verbal devant les arbitres choisis, ou par acte devant notaire, ou sous signature privée.

Le compromis désigne les objets en litige, et les noms des arbitres, à peine de nullité.

Les arbitres ne peuvent être révoqués que du consentement unanime des parties. Les parties peuvent, lors et depuis le compromis, renoncer à l'appel; le jugement est, du reste, définitif lorsqu'il est sur appel ou sur enquête civile.

Tous actes d'instruction et procès-verbaux de l'arbitrage doivent être faits par tous les arbitres sans exception.

Le compromis prend fin : 1° par le décès ou empêchement d'un arbitre; 2° par le délai fixé, ou par le délai de trois mois s'il n'y a rien de fixé; 3° par le partage des arbitres, s'ils n'ont pas le droit de prendre un tiers.

Le tiers arbitre est tenu de juger dans le mois qui suivra le jour de son acceptation.

Les arbitres et tiers arbitre décident d'après les règles du droit, à moins que le compromis ne leur donne le droit de prononcer comme amiables compositeurs.

Le jugement arbitral est rendu exécutoire par ordonnance du président du tribunal de première instance dans le ressort duquel il est rendu.

Les jugements de ce genre ne sont point opposables à des tiers.

Lorsqu'ils sont susceptibles d'appel, l'appel est porté devant le tribunal de première instance, s'il s'agissait d'une affaire relevant du juge de paix, et devant la cour d'appel si l'affaire relevait du tribunal de première instance.

L'Etat ne peut compromettre, puisque les contestations qui le concernent doivent être communiquées au ministère public.

Les départements, les communes et établissements publics ne peuvent non plus être autorisés à compromettre; car les conseils qui les administrent n'ont pas la libre disposition des droits collectifs. Cependant quelques auteurs ont émis un avis contraire.

Arbitrage commercial. — L'arbitrage, qui n'est jamais obligatoire en matière civile, l'était autrefois en matière commerciale pour les contestations entre associés. Cette obligation a été supprimée par la loi du 17 juillet 1856.

Arbitres-rapporteurs. — Les arbitres-rapporteurs sont chargés par les tribunaux de commerce d'entendre les parties, de les concilier si faire se peut, et, dans le cas contraire, d'adresser un rapport au tribunal. Ce rapport n'est qu'une pièce d'instruction qui ne lie pas le tribunal.

ARCHITECTES.

L'architecture est l'art de bâtir; les architectes sont les gens qui pratiquent cet art. Le titre d'architecte est dans le domaine public, et malheureusement il faut reconnaître qu'il est bien souvent pris par des gens incapables de le porter, étrangers aux notions de l'art, quelquefois même étrangers aux notions les plus élémentaires de la construction.

Il importe donc que les architectes possédant des titres sérieux à la confiance publique aient soin de mettre ces titres en relief.

Il est indispensable que l'architecte sérieux possède aujourd'hui, outre les connaissances pratiques du métier, des connaissances techniques assez étendues sur la composition chimique des matériaux mis en œuvre et sur les moyens d'en calculer la résistance ; sans calcul on ne peut se rendre compte, par exemple, de la valeur d'une construction métallique et l'on se trouve conduit à adopter sans y rien changer un type déjà exécuté et reproduit par les livres. C'est là une méthode ennemie de tout progrès.

L'architecte doit posséder en outre des notions de droit assez étendues, afin de ne point compromettre et de défendre à l'occasion les intérêts des propriétaires dont il a la confiance.

La seule sanction de l'incapacité des architectes est dans la responsabilité qu'ils encourent comme mandataires et plus particulièrement dans la *responsabilité décennale*. Voir ce mot.

Honoraires. — Les honoraires des architectes sont réglés par les conventions entre eux et les parties. Ils ne sont fixés par aucun texte de loi.

A défaut de conventions ou d'usages locaux, on applique le tarif approuvé pour les travaux communaux par l'*avis du conseil des bâtiments civils du* 12 *pluviôse an VIII*.

Ce tarif est fixé à 5 0/0 du montant des travaux, et le taux de 5 0/0 se décompose comme il suit :

Pour rédaction des projets. .	1 1/2 0/0
Pour conduite des ouvrages.	1 1/2 —
Pour vérification et règlement des mémoires. . . .	2 —
Total.	5 0/0

Dans beaucoup de départements il est alloué 1 2/3 0/0 pour la préparation des projets; cet usage local, lorsqu'il est reconnu, a été admis par le conseil d'État.

Les honoraires alloués aux architectes des bâtiments civils et aux architectes départementaux sont fixés par des règlements spéciaux; on accorde, en général, des appointements fixes pour les travaux d'entretien et des remises à tant pour cent pour les travaux neufs et les grosses réparations. Le taux de ces remises décroît avec l'importance de la somme dépensée, ce qui est équitable.

On trouvera au mot *honoraires* la jurisprudence qui s'applique aux contestations y relatives.

Nous terminerons cet article en faisant remarquer que, pour éviter toute difficulté, il convient de préciser dans chaque cas le taux des honoraires.

ARCHIVES.

Les archives (du grec *archatos*, antique) sont des actes et documents anciens. Par extension, on appelle archives le bâtiment qui renferme la collection de ces documents ; les archivistes sont les personnes préposées à la garde des archives.

Tous les citoyens ont le droit de demander, aux jours et heures fixés, communication des archives; cette communication se fait sur place et sans frais. La loi du 7 messidor an II a fixé à 0f.,75 par rôle les frais des expéditions ou des extraits demandés.

Archives nationales. — Les archives nationales, installées à Paris, relèvent du ministère de l'instruction publique ; le directeur est nommé par décret, et les autres fonctionnaires par arrêtés ministériels.

Un particulier peut demander qu'on recherche un document qui l'intéresse et qu'on lui en délivre expédition; sa demande est examinée par le directeur, qui l'accueille ou la rejette, sauf recours au ministre.

Archives départementales. — Les archives départementales, placées sous l'autorité du secrétaire général, qui signe les expéditions, rentrent, d'après la loi du 10 mai 1838, dans les dépenses obligatoires des départements. Elles sont installées dans des locaux spéciaux, loin de toute chance d'incendie, et dirigées par un archiviste que nomme le préfet. Les archivistes doivent être pris, soit parmi les anciens élèves de l'École des Chartes ayant obtenu le diplôme d'archiviste paléographe, soit parmi les personnes ayant subi avec succès un examen devant la commission des archives, à Paris.

Les archivistes conservent et classent les collections officielles des lois et règlements d'administration générale; les arrêtés, décisions, délibérations de l'autorité départementale, les pièces de comptabilité, etc. Chaque année, les bureaux versent aux archives les papiers devenus inutiles au service courant, et il est procédé, en présence d'un agent des domaines, à la vente aux enchères de ceux qui ne doivent pas être conservés et qui peuvent être sans inconvénient livrés à la publicité; tous papiers intéressant les personnes ne peuvent être vendus qu'à condition d'être immédiatement transformés en pâte.

Tout citoyen peut obtenir communication, sur place et sans frais, des pièces des archives, sans payer aucun droit de recherche. Il y a exception pour les pièces n'ayant qu'un intérêt privé; elles ne peuvent être communiquées que sur autorisation du préfet. Des extraits ou copies d'actes et de documents sont délivrés sans frais aux administrations;

mais les calques de dessins doivent être faits par ces administrations elles-mêmes.

Il existe encore des *archives communales* très importantes, régies par des règlements particuliers.

Archives des ingénieurs. — Chaque bureau d'ingénieur renferme des archives souvent très importantes pour l'intérêt général comme pour l'intérêt privé. Ce qui est relatif aux cours d'eau notamment comprend des pièces d'un grand intérêt.

On trouvera au mot *Bureaux* les règles imposées pour la tenue et le classement des archives.

Une *circulaire* du directeur général des ponts et chaussées, *du* 10 *novembre* 1808, a ordonné que les exemplaires des projets, revêtus de l'approbation, seraient déposés aux archives de la préfecture immédiatement après l'achèvement des travaux et leur réception définitive; ces exemplaires ne doivent être conservés par les ingénieurs que pendant la durée d'exécution des travaux.

Nous croyons que les prescriptions de cette circulaire ne sont généralement pas observées; du reste, elles ne paraissent pas d'une grande utilité.

En ce qui touche les *cartons* destinés à renfermer les pièces accumulées dans les bureaux des ingénieurs, ces cartons peuvent être payés sur les fonds de l'État lorsqu'ils sont destinés à contenir les archives; ceux qui sont destinés aux dossiers du service courant sont à la charge des ingénieurs et rentrent dans les frais de bureau.

Une *instruction du* 11 *juin* 1860 a déterminé après quels délais les pièces de comptabilité devaient être remises à l'administration des domaines, pour être vendues au profit de l'État; on la trouvera au mot *Bureaux*. Les papiers appartenant au département doivent être remis à l'administration des archives, qui les fait vendre s'il y a lieu.

ARMÉE.

Nous ne pouvons reproduire ici tous les lois et règlements relatifs à l'armée; nous nous contenterons de donner les extraits offrant quelque intérêt pour le service des travaux publics.

Loi du 27 juillet 1872, sur le recrutement de l'armée. (Extrait.)

TITRE I. — *Dispositions générales.*

Art. 1. — Tout Français doit le service militaire personnel.

Art. 2. — Il n'y a dans les troupes françaises ni prime en argent, ni prix quelconque d'engagement.

Art. 3. — Tout Français qui n'est pas déclaré impropre à tout service militaire peut être appelé, depuis l'âge de vingt ans jusqu'à celui de quarante ans, à faire partie de l'armée active et des réserves, selon le mode déterminé par la loi.

Art. 4. — Le remplacement est supprimé.

Les dispenses de service, dans les conditions spécifiées par la loi, ne sont pas accordées à titre de libération définitive.

Art. 5. — Les hommes présents au corps ne prennent part à aucun vote.

Art. 6. — Tout corps organisé en armes est soumis aux lois militaires, fait partie de l'armée et relève, soit du ministre de la guerre, soit du ministre de la marine.

Art. 7. — Nul n'est admis dans les troupes françaises s'il n'est Français.

Sont exclus du service militaire, et ne peuvent à aucun titre servir dans l'armée :

1° Les individus qui ont été condamnés à une peine afflictive ou infamante;

2° Ceux qui, ayant été condamnés à une peine correctionnelle de deux ans d'emprisonnement et au-dessus, ont en outre été placés par le jugement de condamnation, sous la surveillance de la haute police et interdits, en tout ou en partie, des droits civiques, civils ou de famille.

TITRE II. — *Des appels.*

PREMIÈRE SECTION. — *Du renseignement et du tirage au sort.*

DEUXIÈME SECTION. — *Des exemptions. Des dispenses et des sursis d'appel.*

Art. 16. — Sont exemptés du service militaire les jeunes gens que leurs infirmités rendent impropres à tout service actif ou auxiliaire dans l'armée.

Art. 17. — Sont dispensés du service d'activité en temps de paix :

1° L'aîné d'orphelins de père et mère;

2° Le fils unique ou l'aîné des fils, ou, à défaut de fils ou de gendre, le petit-fils unique ou l'aîné des petits-fils d'une femme actuellement veuve ou d'une femme dont le mari a été légalement déclaré absent, ou d'un père aveugle ou entré dans sa soixante-dixième année.

Dans les cas prévus par les deux paragraphes précédents, le frère puîné jouira de la dispense si le frère aîné est aveugle ou atteint de toute autre infirmité incurable qui le rende impotent;

3° Le plus âgé des deux frères appelés à faire partie du même tirage, si le plus jeune est reconnu propre au service;

4° Celui dont un frère sera dans l'armée active;

5° Celui dont un frère sera mort en activité de service ou aura été réformé ou admis à la retraite pour blessures reçues dans un service commandé ou pour infirmités contractées dans les armées de terre et de mer.

La dispense accordée conformément aux paragraphes 4 et 5 ci-dessus ne sera appliquée qu'à un seul frère pour un même cas, mais elle se répétera dans la même famille autant de fois que les mêmes droits s'y reproduiront.

Le jeune homme omis qui ne s'est pas présenté par lui ou ses ayants cause au tirage de la classe à laquelle il appartient ne peut réclamer le bénéfice des dispenses indiquées par le présent article, si les causes de ces dispenses ne sont survenues que postérieurement à la clôture des listes.

Ces causes de dispenses doivent, pour produire leur effet, exister au jour où le conseil de révision est appelé à statuer.

Néanmoins, l'appelé ou l'engagé qui postérieurement, soit à la décision du conseil de révision, soit au 1er juillet, soit à son incorporation, devient l'aîné d'orphelins de père et de mère, le fils unique ou l'aîné des fils, ou, à défaut du fils et du gendre, le petit-fils unique ou l'aîné des petits-fils d'une femme veuve, d'une femme dont le mari a été légalement déclaré absent, ou d'un père aveugle, est, sur sa demande, et pour le temps qu'il a encore à servir, renvoyé dans ses foyers en disponibilité, à moins qu'en raison de sa présence sous les drapeaux il n'ait procuré la dispense de service à un frère puîné actuellement vivant.

Le bénéfice de la disposition du paragraphe précédent s'étend au militaire devenu fils aîné ou petit-fils aîné du septuagénaire par suite du décès d'un frère.

Les dispenses énoncées au présent article ne sont appliquables qu'aux enfants légitimes.

Art. 18. — Peuvent être ajournés deux années de suite à un nouvel examen les jeunes gens qui, au moment de la réunion du conseil de révision, n'ont pas la taille d'un mètre cinquante-quatre centimètres ou sont reconnus d'une complexion trop faible pour un service armé.

Les jeunes gens ajournés à un nouvel examen du conseil de révision sont tenus, à moins d'une autorisation spéciale, de se représenter au conseil de révision du canton devant lequel ils ont comparu.

Après l'examen définitif, ils sont classés, et ceux de ces jeunes gens reconnus propres soit au service armé, soit à un service auxiliaire, sont soumis, selon la catégorie dans laquelle ils sont placés, à toutes les obligations de la classe à laquelle il appartiennent.

Art. 19. — Les élèves de l'Ecole polytechnique et les élèves de l'Ecole forestière sont considérés comme présents sous les drapeaux dans l'armée active pendant tout le temps par eux passé dans lesdites écoles.

Les lois d'organisation prévues par l'art. 45 de la présente loi déterminent, pour ceux de ces jeunes gens qui ont satisfait aux examens de sortie et ne sont pas placés dans les armées de terre ou de mer, les emplois auxquels ils peuvent être appelés, soit dans la disponibilité, soit dans la réserve de l'armée active, soit dans l'armée territoriale, ou dans les services auxiliaires.

Les élèves de l'Ecole polytechnique et de l'Ecole forestière qui ne satisfont pas aux examens de sortie de ces écoles, suivent les conditions de la classe de recrutement à laquelle ils appartiennent par leur âge; le temps passé par eux à l'Ecole polytechnique ou à l'Ecole forestière est déduit des années de service déterminées par l'art. 36 de la présente loi.

Art. 20. — Sont, à titre conditionnel, dispensés du service militaire :

1° Les membres de l'instruction publique, les élèves de l'Ecole normale supérieure de Paris, dont l'engagement de se vouer pendant dix ans à la carrière de l'enseignement aura été accepté par le recteur de l'académie avant le tirage au sort, et s'ils réalisent cet engagement;

2° Les professeurs des institutions nationales des sourds-muets et des institutions nationales des jeunes aveugles, aux mêmes conditions que les membres de l'instruction publique;

3° Les artistes qui ont remporté le grand prix de l'Institut, à condition qu'ils passeront à l'Ecole de Rome les années réglementaires et rempliront toutes leurs obligations envers l'Etat;

4° Les élèves pensionnaires de l'Ecole des langues orientales vivantes et les élèves de l'Ecole des chartes nommés après examen, à condition de passer dix ans tant dans lesdites écoles que dans un service public;

5° Les membres et novices des associations religieuses vouées à l'enseignement et reconnues comme établissements d'utilité publique, et les directeurs, maîtres adjoints, élèves-maîtres des écoles fondées ou entretenues par les associations laïques, lorsqu'elles remplissent les mêmes conditions, pourvu toutefois que les uns et les autres, avant le tirage au sort, aient pris devant le recteur de l'académie l'engagement de se consacrer pendant dix ans à l'enseignement, et s'ils réalisent cet engagement dans un des établissements de l'association religieuse ou laïque, à condition que cet établissement existe depuis plus de deux ans ou renferme trente élèves au moins;

6° Les jeunes gens qui, sans être compris dans les paragraphes précédents, se trouvent dans les cas prévus par l'art. 79 de la loi du 15 mars 1850 et par l'art. 18 de la loi du 10 avril 1867 et ont, avant l'époque fixée pour le tirage, contracté devant le recteur le même engagement et aux mêmes conditions.

L'engagement de se vouer pendant dix ans

l'enseignement peut être réalisé par les instituteurs et par les instituteurs adjoints mentionnés au présent paragraphe 6, tant dans les écoles publiques que dans les écoles libres désignées à cet effet par le ministre de l'instruction publique, après avis du conseil départemental.

7° Les élèves ecclésiastiques désignés à cet effet par les archevêques et par les évêques, et les jeunes gens autorisés à continuer leurs études pour se vouer au ministère dans les cultes salariés par l'Etat, sous la condition qu'ils seront assujettis au service militaire s'ils cessent les études en vue desquelles ils auront été dispensés, ou si, à vingt-six ans, les premiers ne sont pas entrés dans les ordres majeurs et les seconds n'ont pas reçu la consécration.

Art. 22. — Peuvent être dispensés à titre provisoire, comme soutiens indispensables de famille, et s'ils en remplissent effectivement les devoirs, les jeunes gens désignés par les conseils municipaux de la commune où ils sont domiciliés.

La liste est présentée au conseil de révision par le maire.

Ces dispenses peuvent être accordées par département, jusqu'à concurrence de quatre pour cent du nombre des jeunes gens reconnus propres au service et compris dans la première partie des listes du recrutement cantonal.

Tous les ans, le maire de chaque commune fait connaître au conseil de révision la situation des jeunes gens qui ont obtenu les dispenses à titre de soutiens de famille pendant les années précédentes.

Art. 23. — En temps de paix, il peut être accordé des sursis d'appel aux jeunes gens qui, avant le tirage au sort, en auront fait la demande.

A cet effet, ils doivent établir que, soit pour leur apprentissage, soit pour les besoins de l'exploitation agricole, industrielle ou commerciale à laquelle ils se livrent pour leur compte ou pour celui de leurs parents, il est indispensable qu'ils ne soient pas enlevés immédiatement à leurs travaux.

Ce sursis d'appel ne confère ni exemption ni dispense.

Il n'est accordé que pour un an et peut être néanmoins renouvelé pour une seconde année.

Le jeune homme qui a obtenu un sursis d'appel conserve le numéro qui lui est échu lors du tirage au sort, et, à l'expiration de son sursis, il est tenu de satisfaire à toutes les obligations que lui imposait la loi en raison de son numéro.

Art. 24. — Les demandes en sursis adressées au maire sont instruites par lui ; le conseil municipal donne son avis. Elles sont remises au conseil de révision et envoyées par duplicata au sous-préfet, qui les transmet au préfet, avec ses observations, et y joint tous les documents nécessaires.

Il peut être accordé, pour tout le département et par chaque classe, des sursis d'appel jusqu'à concurrence de quatre pour cent du nombre de jeunes gens reconnus propres au service militaire dans ladite classe et compris dans la première partie des listes du recrutement cantonal.

Art. 25. — Les jeunes gens dispensés du service d'activité en temps de paix aux termes de l'art. 17 de la présente loi, les jeunes gens dispensés à titre de soutiens de famille, ainsi que les jeunes gens auxquels il est accordé des sursis d'appel, sont astreints, par un règlement du ministre de la guerre, à certains exercices.

Quand les causes de dispenses viennent à cesser, ils sont soumis à toutes les obligations de la classe à laquelle ils appartiennent.

Art. 26. — Les jeunes gens dispensés du service de l'armée active aux termes de l'art. 17 ci-dessus, les jeunes gens dispensés à titre de soutiens de famille, ainsi que ceux qui ont obtenu des sursis d'appel, sont appelés, en cas de guerre, comme les hommes de leur classe.

L'autorité militaire en dispose alors selon les besoins des différents services.

Titre III. — *Du service militaire.*

Art. 36. — Tout Français qui n'est pas déclaré impropre à tout service militaire fait partie :

De l'armée active pendant cinq ans;

De la réserve de l'armée active pendant quatre ans;

De l'armée territoriale pendant cinq ans;

De la réserve de l'armée territoriale pendant six ans.

1° L'armée active est composée, indépendamment des hommes qui ne se recrutent pas par les appels, de tous les jeunes gens déclarés propres à un des services de l'armée et compris dans les cinq dernières classes appelées;

2° La réserve de l'armée active est composée de tous les hommes également déclarés propres à un des services de l'armée et compris dans les quatre classes appelées immédiatement avant celles qui forment l'armée active ;

3° L'armée territoriale est composée de tous les hommes qui ont accompli le temps de service prescrit pour l'armée active et la réserve ;

4° La réserve de l'armée territoriale est composée des hommes qui ont accompli le temps de service pour cette armée.

L'armée territoriale et la deuxième réserve sont formées par régions déterminées par un règlement d'administration publique ; elles

comprennent pour chaque région les hommes ci-dessus désignés aux paragraphes 3° et 4°, et qui sont domiciliés dans la région.

Art. 37. — L'armée de mer est composée, indépendamment des hommes fournis par l'inscription maritime :

1° Des hommes qui auront été admis à s'engager volontairement ou à se rengager dans les conditions déterminées par un règlement d'administration publique;

2° Des jeunes gens qui, au moment des opérations du conseil de révision, auront demandé à entrer dans un des corps de la marine et auront été reconnus propres à ce service;

3° Enfin, et à défaut d'un nombre suffisant d'hommes compris dans les deux catégories précédentes, du contingent du recrutement affecté par décision du ministre de la guerre à l'armée de mer.

Ce contingent fourni par chaque canton, dans la proportion fixée par ladite décision, est composé des jeunes gens compris dans la première partie de la liste du recrutement cantonal et auxquels seront échus les premiers numéros sortis au tirage au sort.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions dans lesquelles pourront avoir lieu les permutations entre les jeunes gens affectés à l'armée de mer et ceux de la même classe affectés à l'armée de terre.

Pour les hommes qui ne proviennent pas de l'inscription maritime, le temps de service actif dans l'armée de mer est de cinq ans, et de deux ans dans la réserve.

Ces hommes passent ensuite dans l'armée territoriale.

Art. 38. — La durée du service compte du 1er juillet de l'année du tirage au sort.

Chaque année, au 30 juin, en temps de paix, les militaires qui ont achevé le temps de service prescrit dans l'armée active, ceux qui ont accompli le temps de service prescrit dans la réserve de l'armée active, ceux qui ont terminé le temps de service prescrit pour l'armée territoriale, enfin, ceux qui ont terminé le temps de service pour la réserve de cette armée, reçoivent un certificat constatant :

Pour les premiers, leur envoi dans la première réserve;

Pour les seconds, leur envoi dans l'armée territoriale;

Pour les troisièmes, leur envoi dans la deuxième réserve;

Et, à l'expiration du temps de service dans cette réserve, les hommes reçoivent un congé définitif.

En temps de guerre, ils reçoivent ces certificats immédiatement après l'arrivée au corps des hommes de la classe destinée à remplacer celle à laquelle ils appartiennent.

Cette dernière disposition est applicable en tout temps aux hommes appartenant aux équipages de la flotte en cours de campagne.

Art. 39. — Tous les jeunes gens de la classe appelée, qui ne sont pas exemptés pour cause d'infirmités, ou ne sont pas dispensés en application des dispositions de la présente loi, ou n'ont pas obtenu de sursis d'appel, ou ne sont pas affectés à l'armée de mer, font partie de l'armée active et sont mis à la disposition du ministère de la guerre.

Ces jeunes soldats sont tous immatriculés dans les divers corps de l'armée et envoyés soit dans lesdits corps, soit dans des bataillons et écoles d'instruction.

Art. 40. — Après une année de service des jeunes soldats dans les conditions indiquées en l'article précédent, ne sont plus maintenus sous les drapeaux que les hommes dont le chiffre est fixé chaque année par le ministre de la guerre.

Ils sont pris par ordre de numéro sur la première partie de la liste du recrutement de chaque canton et dans la proportion déterminée par la décision du ministre : cette décision est rendue aussitôt après que toutes les opérations du recrutement sont terminées.

Art. 41. — Nonobstant les dispositions de l'article précédent, le militaire compris dans la catégorie de ceux ne devant pas rester sous les drapeaux, mais qui, après l'année de service mentionnée audit article, ne sait pas lire et écrire et ne satisfait pas aux examens déterminés par le ministre de la guerre, peut être maintenu au corps pendant une seconde année.

Le militaire placé dans la même catégorie qui, par l'instruction acquise antérieurement à son entrée au service et par celle reçue sous les drapeaux, remplit toutes les conditions exigées, peut, après six mois, à des époques fixées par le ministre de la guerre, et avant l'expiration de l'année, être envoyé en disponibilité dans ses foyers, conformément à l'article suivant.

Art. 42. — Les jeunes gens qui, après le temps de service prescrit par les art. 40 et 41, ne sont pas maintenus sous les drapeaux restent en disponibilité de l'armée active dans leurs foyers et à la disposition du ministre de la guerre.

Ils sont, par un règlement du ministre, soumis à des revues et à des exercices.

Art. 43. — Les hommes envoyés dans la réserve de l'armée active restent immatriculés d'après le mode prescrit par la loi d'organisation.

Le rappel de la réserve de l'armée active peut être fait d'une manière distincte et indépendante pour l'armée de terre et pour l'armée de mer; il peut également être fait par classe, en commençant par la moins ancienne.

Les hommes de la réserve de l'armée active sont assujettis, pendant le temps de service de ladite réserve, à prendre part à deux manœuvres.

La durée de chacune de ces manœuvres ne peut dépasser quatre semaines.

Art. 44. — Les hommes en disponibilité de l'armée active et les hommes de la réserve peuvent se marier sans autorisation.

Les hommes mariés restent soumis aux obligations de service imposées aux classes auxquelles ils appartiennent.

Toutefois, les hommes en disponibilité ou en réserve qui sont pères de quatre enfants vivants passent de droit dans l'armée territoriale.

Loi du 24 juillet 1873, relative à l'organisation générale de l'armée. (Extrait.)

Art. 1er. — Le territoire de la France est divisé pour l'organisation de l'armée active, de la réserve de l'armée active, de l'armée territoriale et de sa réserve, en dix-huit régions et en subdivisions de régions.

Ces régions et subdivisions de régions établies d'après les ressources du recrutement et les exigences de la mobilisation, sont déterminées par décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique et inséré au *Bulletin des lois*.

Art. 2 — Chaque région est occupée par un corps d'armée qui y tient garnison.

Un corps d'armée spécial est, en outre, affecté à l'Algérie.

Art. 3. — Chaque région possède des magasins généraux d'approvisionnements dans lesquels se trouvent les armes et munitions, les effets d'habillement, d'armement, de harnachement, d'équipement et de campement nécessaires aux diverses armes qui entrent dans la composition du corps d'armée.

Art. 4. — Chaque subdivision de région possède un ou plusieurs magasins munis des armes et munitions, ainsi que de tous les effets d'habillement, d'armement, de harnachement, d'équipement et de campement nécessaires, et alimentés par les magasins généraux de la région.

Art. 5. — Dans chaque subdivision de région, il y a un ou plusieurs bureaux de recrutement. Dans chaque bureau est tenu le registre matricule prescrit par l'art. 33 de la loi du 27 juillet 1872, pour les hommes appartenant à l'armée active et à la réserve de ladite armée.

Ce bureau est chargé d'opérer l'immatriculation dans les divers corps de la région, des hommes de la disponibilité et de la réserve, conformément aux paragraphes 3, 4, 5 et 6 de l'article 11 ci-après.

Il est en outre chargé de la tenue des contrôles de l'armée territoriale pour les hommes domiciliés dans la subdivision, et de leur immatriculation dans les divers corps de l'armée territoriale de la région.

Par ses soins, il est fait chaque année un recensement général des chevaux, mulets et voitures susceptibles d'être utilisés pour les besoins de l'armée.

Ces chevaux, mulets et voitures sont répartis d'avance dans chaque corps d'armée et inscrits sur un registre spécial.

Armée territoriale.

Art. 29. — L'armée territoriale a, en tout temps, ses cadres entièrement constitués.

L'effectif permanent et soldé de l'armée territoriale ne comprend que le personnel nécessaire à l'administration, à la tenue des contrôles, à la comptabilité et à la préparation des mesures qui ont pour objet l'appel à l'activité des hommes de ladite armée.

Art. 30. — L'armée territoriale est formée, conformément à l'art. 26 de la loi du 27 juillet 1872, des hommes domiciliés dans la région.

Les militaires de tous grades qui la composent restent dans leurs foyers et ne sont réunis ou appelés à l'activité que sur l'ordre de l'autorité militaire.

La réserve de l'armée territoriale n'est appelée à l'activité qu'en cas d'insuffisance des ressources fournies par l'armée territoriale. Dans ce cas, l'appel se fait par classe et en commençant par la moins ancienne.

Anciens élèves de l'Ecole polytechnique.

Art. 36. — Les élèves de l'École polytechnique et les élèves de l'Ecole forestière qui ont satisfait aux examens de sortie desdites écoles, et ne sont pas placés dans un service public, reçoivent un brevet de sous-lieutenant auxiliaire ou une commission équivalente au titre auxiliaire, et restent dans la disponibilité, dans la réserve de l'armée active, dans l'armée territoriale, pendant le temps durant lequel ils y sont astreints en conformité de l'art. 36 de la loi du 27 juillet 1872.

Toutefois est déduit, conformément à l'art. 19 de la loi du 27 juillet 1872, le temps passé par eux dans ces écoles.

Un règlement d'administration publique, rendu pour chacun des services dans lesquels sont placés les élèves sortant de l'Ecole polytechnique qui ne font pas partie de l'armée de terre ou de mer, et les élèves de l'Ecole forestière entrés dans le service forestier, détermine les assimilations de grades et les emplois qui peuvent, en cas de mobilisation, leur être donnés dans l'armée, selon la position qu'ils occupent dans les services publics auxquels ils appartiennent.

Loi du 4 juillet 1873. Emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer. (Extrait.)

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Les emplois civils et militaires désignés aux états annexés à la présente loi sont exclusivement attribués, dans la proportion des vacances annuelles et dans les conditions d'admissibilité déterminées aux dits états, aux sous-officiers ayant passé douze ans sous les drapeaux dans l'armée active, dont quatre avec le grade de sous-officier.

Toutefois, en ce qui concerne la préfecture de la Seine et la préfecture de police, les emplois indiqués à l'état annexé ne seront exclusivement attribués, dans les proportions indiquées, aux militaires ayant le temps de service voulu dans l'armée active, avec quatre années de grade de sous-officier, qu'après un règlement arrêté entre l'Etat et la ville de Paris pour la répartition de la pension de retraite entre l'Etat et la ville.

Art. 2. — Tout sous-officier en situation de remplir, à l'expiration de son rengagement, les conditions déterminées en l'article précédent, et qui veut obtenir un des emplois portés aux états annexés à la présente loi, en fait, dans les douze mois qui précèdent le terme de son engagement, la demande par écrit à son chef de corps en indiquant par ordre de préférence les divers emplois auxquels il pourrait être appelé et les localités dans lesquelles il désire être placé.

Art. 3. — Un règlement d'administration publique déterminera le mode de l'examen destiné à constater l'aptitude professionnelle du candidat.

Décret du 28 octobre 1874, pour l'application de la loi précédente.

Art. 1. — Les emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer par la loi du 24 juillet 1873, sont divisés, d'après la nature et le degré de l'instruction qu'ils exigent, en quatre catégories, conformément aux indications de l'état annexé au présent décret.

La première catégorie comprend les emplois obtenus à la suite d'un examen professionnel ; la seconde, ceux qui demandent des connaissances supérieures à l'instruction primaire; la troisième, ceux pour lesquels l'instruction primaire est suffisante ; la quatrième, enfin, les emplois accessibles sans examen à tous les sous-officiers réunissant les conditions de moralité et de bonne tenue fixées par la loi.

Une moralité irréprochable est exigée de tous les candidats.

Art. 2.— Les candidats qui expriment le désir de concourir pour divers emplois subissent les épreuves indiquées pour chacun de ces emplois.

Art. 3. — Une commission est instituée dans chaque corps pour examiner les sous-officiers qui, remplissant les conditions fixées par la loi, se présentent pour obtenir les emplois des trois premières catégories.

La composition de cette commission et le mode de nomination de ses membres sont fixés par des arrêtés du ministre de la guerre et du ministre de la marine.

Art. 4. — Les candidats aux emplois des trois premières catégories, en activité de service, subissent à leurs corps, à l'époque de la revue trimestrielle, en présence de la commission instituée par l'article précédent, un examen sur les connaissances élémentaires fixées par les tableaux annexés à la loi.

A défaut d'indication spéciale, cet examen embrasse les matières suivantes :

Ecriture ;

Orthographe ;

Rédaction ;

Géographie élémentaire de la France (celle de l'Algérie comprise, pour les emplois en Afrique);

Arithmétique (programme de l'instruction primaire) ;

Le résultat de chaque épreuve est constaté par un chiffre de 0 à 10 (0 nul, 10 parfait).

Art. 5. — L'épreuve relative à l'écriture et à l'orthographe consiste en une dictée et une copie.

Le sujet de la rédaction et les exercices d'arithmétique sont choisis en rapport avec l'emploi que le candidat veut obtenir.

Art. 6. — Le chef de corps donne aux candidats de toutes les catégories des notes de moralité, de conduite, d'aptitude physique, d'éducation et de tenue, d'après son appréciation et l'ensemble des punitions qu'ils ont subies depuis leur entrée au service.

Il adresse au général commandant le corps d'armée ces notes, accompagnées de l'état signalétique des services, du folio de punitions de chaque candidat et des diplômes, brevets ou certificats qui ont pu lui être délivrés, ainsi que le procès-verbal de son examen et de ses diverses compositions, lorsque l'emploi qui en est l'objet est rangé dans l'une des trois premières catégories.

Si le sous-officier appartient à l'armée de terre, le général de brigade et le général de division, en transmettant ces pièces, y joignent leurs notes sur le candidat.

S'il appartient à l'armée de mer, les pièces qui le concernent sont transmises, par l'intermédiaire du major général et du préfet maritime, qui donnent pareillement leurs notes au général commandant la région dans laquelle se trouve le corps dont le candidat fait partie.

Art. 7. — En outre de l'examen prescrit par l'art. 4 du présent décret, les candidats aux emplois des deux premières catégories subissent, après la revue trimestrielle, un examen sur les connaissances spéciales ou professionnelles fixées par la loi.

Art. 8. — Les candidats aux emplois de la deuxième catégorie subissent ce second examen, au chef-lieu du corps d'armée, devant une commission nommée par le général com-

mandant ce corps et composée ainsi qu'il suit :
Un officier général, président;
Deux officiers;
Deux fonctionnaires civils présentés par le préfet et choisis suivant le sujet des examens.

Art. 9. — Les candidats aux emplois de la première catégorie subissent leur second examen devant la commission ou le fonctionnaire désignés par la loi du 24 juillet 1875 (tableaux annexes), ou, à défaut, par un arrêté du ministre compétent, après entente avec le ministre de la guerre.

Le même arrêté détermine le lieu et le mode d'examen.

Le président de la commission, ou le fonctionnaire désigné, adresse au général commandant le corps d'armée le procès-verbal de l'examen concluant à l'admissibilité ou au rejet du candidat.

Art. 10. — Les sous-officiers et officiers mariniers libérés du service qui, réunissant les conditions légales, désirent, par application des art. 5 et 6 de la loi du 14 juillet 1873, obtenir un des emplois civils réservés aux sous-officiers, adressent leur demande, avec les pièces à l'appui, au général commandant la région dans laquelle ils ont leur domicile, par l'intermédiaire du commandant de la gendarmerie du département où ils résident.

Ce commandant, après avoir entendu le candidat, donne, en transmettant sa demande, des notes sur son aptitude physique, sa tenue, sa moralité et sa conduite depuis sa sortie du service.

Art. 11.— Les mêmes sous-officiers libérés du service, s'ils l'ont quitté sans obtenir le certificat mentionné à l'art. 5 de la loi précitée et s'ils sollicitent un emploi des trois premières catégories, subissent l'examen prescrit par l'art. 4 du présent décret, devant une commission départementale nommée par le général commandant le corps d'armée et composée ainsi qu'il suit :
Un officier général ou supérieur, président;
Deux officiers ;
Deux fonctionnaires civils choisis dans les conditions indiquées à l'art. 7.

Art. 12.— S'ils sollicitent un emploi des deux premières catégories, ils subissent, en outre, un second examen, dans les conditions fixées par les art. 7 et 9 du présent décret pour les sous-officiers en activité de service.

Les candidats aux emplois de la troisième catégorie sont examinés par la commission mentionnée au précédent article.

Art. 13. — Chaque trimestre, après la fin des examens, le général commandant le corps d'armée transmet au ministre de la guerre les procès-verbaux des examens subis dans sa région, avec ses notes sur tous les candidats et les pièces qui les concernent.

Art. 14.— Le ministre de la guerre, le ministre de la marine et des colonies, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre des affaires étrangères, le ministre de l'intérieur, le ministre des finances, le ministre de l'instruction publique, des cultes et des beaux-arts, le ministre de l'agriculture et du commerce et le ministre des travaux publics, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel*.

EXTRAIT DE L'ÉTAT ANNEXÉ AU DÉCRET DU 28 OCTOBRE 1874,

PORTANT RÈGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLIQUE, ET RELATIF AUX EMPLOIS RÉSERVÉS AUX ANCIENS SOUS-OFFICIERS DES ARMÉES DE TERRE ET DE MER.

NUMÉROS des catégories des emplois.	EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE D'AGE	PROPORTION réservée aux sous-officiers.
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR — GOUVERNEMENT DE L'ALGÉRIE.			
	. . . .	. . . .		
	TRAVAUX PUBLICS.			
1re	Conducteurs des ponts et chaussées.	Mêmes conditions qu'à l'intérieur. (Voir à l'état du ministère des travaux publics.)	36 ans.	1/2
4e	Agents secondaires	Enseignement primaire, un peu de dessin et d'arithmétique.	*Idem.*	2/3
	MINES ET FORAGES.			
1re	Gardes-mines.	Mêmes conditions qu'à l'intérieur. (Voir à l'état du ministère des travaux publics.)	*Idem.*	1/2
	PHARES.			
4e	Gardiens des phares et fanaux. . .	. . . .	*Idem.*	Totalité.

NUMÉROS des catégories des emplois.	EMPLOIS.	CONDITIONS D'APTITUDE. (Pour tous les emplois, moralité irréprochable.)	LIMITE D'AGE	PROPORTION réservée aux sous-officiers.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	ADMINISTRATION CENTRALE.			
3e	Commis expéditionnaires.	Belle écriture, dictée, rédaction française, éléments d'arithmétique, géographie de la France.	36 ans.	1/4
4e	Gardiens de bureau (compris ceux des Ecoles des ponts et chaussées et des mines).	Bonne tenue.		3/4
	PONTS ET CHAUSSÉES.			
1re	Conducteurs.	Examen passé au chef-lieu du département devant une commission spéciale : dictée, composition française, arithmétique, algèbre, logarithmes, géométrie, statique, trigonométrie rectiligne, géométrie descriptive, lavis, levé des plans, etc.	*Idem.*	1/4
1re	Agents secondaires des ponts et chaussées.	Examen devant l'ingénieur en chef : matières de l'enseignement primaire, un peu de dessin et d'arithmétique.	*Idem.*	2/3
	MINES.			
1re	Gardes-mines.	Examen : dictée arithmétique, logarithmes, géométrie, trigonométrie rectiligne, notions sur la méthode des projections, sur les principales machines et les machines à vapeur, dessin graphique, levé des plans.	*Idem.*	1/4
	SERVICES DIVERS.			
	(Les emplois de gardes-pêches, éclusiers et pontiers, gardes de navigation, maîtres et gardiens de phares ne seront affectés aux anciens sous-officiers de l'armée qu'autant que l'administration de la marine ne disposera pas, pour les occuper, d'un nombre suffisant d'anciens officiers mariniers.)			
4e	Gardes-pêches	. . . .	*Idem.*	Totalité.
4e	Eclusiers et pontiers	. . . .	40 ans.	*Idem.*
4e	Gardes de navigation	. . . .	*Idem.*	*Idem.*
4e	Maîtres et gardiens de phares. . .	. . . .	*Idem.*	*Idem.*
	PRÉFECTURE DE LA SEINE.			
	. . . .			
	TRAVAUX DE PARIS.			
3e	Piqueurs.	Examen : écriture, orthographe, rédaction d'un rapport, arithmétique, géographie, dessin au trait, levé des plans.	36 ans.	1/3
4e	Piétons	Un peu d'arithmétique	*Idem.*	Totalité.
4e	Gardes des bois de Boulogne et de Vincennes.	Bonne tenue. — Etre décoré ou médaillé.	38 ans.	*Idem.*
4e	Gardes des squares	*Idem*	*Idem.*	*Idem.*
	EAUX ET ÉGOUTS.			
3e	Piqueurs.	Mêmes conditions que pour les piqueurs des travaux de Paris.	36 ans.	1/3
4e	Fontainiers.	. . . .	*Idem.*	1/2
4e	Gardes-bassins	. . . .	*Idem.*	Totalité.
4e	Gardiens du canal Saint-Martin. . .	. . . .	40 ans.	*Idem.*

Loi du 1er août 1874. — Conscription des chevaux.

Art. 1. — Le recensement des chevaux et juments âgés de six ans et au-dessus et des mulets et mules de quatre ans et au-dessus a lieu tous les ans, du 1er au 15 janvier, dans chaque commune, par les soins du maire. L'âge se compte à partir du 1er janvier de l'année de la naissance.

Art. 2. — Chaque année et à des jours indiqués à l'avance, des commissions mixtes désignées dans chaque région par le général commandant le corps d'armée, procèdent, autant que possible dans chaque commune, en présence du maire, à l'inspection et au classement des chevaux, juments, mulets et mules recensés.

Art. 3. — Les animaux reconnus propres à l'un des services de l'armée sont classés suivant les catégories établies au budget pour les achats annuels de la remonte.

Art. 4. — Sont exemptés de la réquisition, en cas de mobilisation, et ne sont pas portés sur la liste de classement par catégories :

1° Les chevaux appartenant au chef de l'État ;

2° Les chevaux dont les fonctionnaires sont tenus d'être pourvus pour leur service ;

6° Les chevaux de l'administration des postes ou ceux qu'elle entretient pour son service par des contrats particuliers ;

7° Les chevaux indispensables pour assurer le service de tous les transports nécessaires en temps de guerre, notamment ceux des chemins de fer.

Art. 13. — Les propriétaires de chevaux, juments, mulets ou mules qui ne se conforment pas aux dispositions de la présente loi, sont passibles d'une amende de cinquante francs à mille francs (50 fr. à 1,000 fr.).

Ceux qui auront fait sciemment de fausses déclarations seront frappés d'une amende de deux cents francs à deux mille francs (200 fr. à 2,000 fr.).

Circulaire ministérielle, travaux publics. 17 mai 1878. — Chevaux appartenant aux ingénieurs.

Monsieur l'ingénieur en chef, aux termes de l'art. 32 du décret du 7 fructidor an XII, les ingénieurs ordinaires de département sont tenus d'avoir et d'entretenir un cheval.

J'ai l'honneur de vous informer que, par décret du 9 avril 1878, rendu en exécution du titre VIII de la loi du 3 juillet 1877, les chevaux appartenant à ces ingénieurs sont exemptés des réquisitions militaires en cas de mobilisation de l'armée.

Je vous prie de vouloir bien donner connaissance de cette disposition aux ingénieurs ordinaires placés sous vos ordres.

Décret du 20 mars 1876. — Assimilation de grades.

Art. 1. — Les assimilations de grade et les emplois qui, en vertu de l'art. 36 de la loi du 24 juillet 1873, peuvent être donnés dans l'armée aux élèves de l'Ecole polytechnique placés dans les services civils, sont déterminés par les tableaux ci-après :

GRADES DANS LES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.	ASSIMILATION DANS L'ARMÉE.
Élève ingénieur....	Sous-lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.
Ingénieur ordinaire, 3e classe.........	Lieutenant de réserve ou de l'armée territoriale.
Ingénieur ordinaire, 2e classe........	Capitaine de réserve ou de l'armée territoriale.
Ingénieur ordinaire, 1re classe........	Chef de bataillon de réserve ou de l'armée territoriale.
Ingénieur en chef...	Lieutenant-colonel de réserve ou de l'armée territoriale.

Art. 2. — Dans chaque région de corps d'armée, un fonctionnaire désigné par le ministre intéressé pour chacun des services qui reçoit des élèves de l'Ecole polytechnique est accrédité auprès du commandant de corps d'armée et est chargé, sous les ordres de ce dernier, et conformément aux instructions qui seront prescrites par le ministre de la guerre, de tenir le contrôle du personnel sous ses ordres visé dans le présent règlement.

Fonctionnaires et agents des services des ponts et chaussées non disponibles en cas de mobilisation.

Dans chaque corps d'armée, un ingénieur en chef est accrédité auprès du commandant du corps d'armée pour tenir le contrôle des hommes non disponibles.

Instruction du ministre de la guerre du 1er septembre 1877. (Extrait.)

Il convient d'abord de bien établir ce que l'on doit entendre par non disponible et de ne pas perdre de vue que la non-disponibilité n'a été, en principe, que l'application anticipée de l'art. 9 de la loi du 18 novembre 1875,

qui dispense les hommes employés dans les chemins de fer et les services publics de rejoindre *immédiatement* en cas de convocation par voie d'affiches et de publications sur la voie publique, mais ne les affranchit nullement des obligations militaires ultérieures que le ministre jugera opportun de leur imposer.

La circulaire du 10 avril 1875 a classé indistinctement dans la non-disponibilité *tous* les hommes employés dans les chemins de fer, les postes, les télégraphes, etc. Cette mesure, dictée par les nécessités du moment, afin d'éviter tout mécompte dans la supputation de l'effectif des réserves, n'a jamais eu qu'un caractère essentiellement provisoire.

J'ai fait étudier, de concert avec les autres ministres, les limites dans lesquelles il y a lieu de se renfermer définitivement pour la détermination des différentes catégories de non disponibles, et cette étude, faite surtout au point de vue de la mobilisation, m'a permis de diviser ces hommes en deux catégories :

1° Ceux qui seront désignés comme devant concourir à la formation des sections techniques d'ouvriers de chemins de fer de campagne et des sections télégraphiques, ainsi qu'au service de la trésorerie et des postes aux armées, et ceux *reconnus indispensables* à des administrations, compagnies de chemins de fer, établissements, services relevant à un moment donné des départements de la guerre et de la marine, et au bon fonctionnement desquels la guerre et la marine ont un *intérêt direct;*

2° Ceux que les services publics conserveront temporairement *dans l'intérêt général* après l'ordre de mobilisation, afin de n'être pas désorganisés par un départ subit et de pouvoir opérer les remaniements de personnel.

En cas de mobilisation :

Les premiers rejoindront les postes militaires auxquels les auront destinés leurs chefs de service, ou seront, suivant le cas, maintenus non disponibles.

Les seconds, conformément aux termes formels de l'art. 9 de la loi du 18 novembre 1875, ne seront pas tenus de rejoindre *immédiatement*, et resteront à leur poste, où ils attendront les ordres de l'autorité militaire, que leur transmettront leurs chefs de service. Ils seraient, en cas de nécessité, convoqués par ordres d'appel individuels, pour être dirigés sur tel corps de troupe ou tel service que leur désignerait le ministre de la guerre.

Les uns et les autres, aussitôt l'ordre de mobilisation publié, devront se considérer comme mobilisés et soumis aux lois qui régissent l'armée. En temps de paix, ils seront affranchis de toute obligation militaire et cesseront d'être astreints aux déclarations prescrites par les art. 34 de la loi du 27 juillet 1872, 2 et 3 de celle du 18 novembre 1875; mais, afin qu'au moment d'une mobilisation ou d'une convocation, il ne puisse être spéculé sur la situation de non-disponibilité, j'ai décidé que les avantages attachés à cette situation (dispenses d'exercices et d'appels en temps de paix, dispense de rejoindre immédiatement en cas de mobilisation) ne seront acquis qu'aux non disponibles employés depuis trois mois au moins dans les compagnies, administrations, etc. J'ai modifié en conséquence les modèles du contrôle et du bulletin de mutations.

Plusieurs généraux inspecteurs de recrutement ont fait remarquer que la plupart de ces bulletins de mutations ne sont pas signés. Les commandants de recrutement *ne devront à l'avenir accepter ces pièces* que conformes au modèle ci-joint n° 2, régulièrement certifiées et portant la signature de l'administrateur ou fonctionnaire responsable délégué pour la tenue des contrôles.

Radiation des non disponibles et tenue des contrôles. — En conséquence, tous les. . . . . (éclusiers, pontiers maîtres et gardiens de phare) appartenant à la réserve, à la disponibilité et à l'armée territoriale (classe 1861 et suivantes) sont considérés comme *non disponibles*, rayés des contrôles des corps pour lesquels ils ont été désignés, des contrôles spéciaux du recrutement, des listes nominatives, excepté, bien entendu, quand la liste nominative tient lieu de registre matricule, et ne reçoivent pas d'autre affectation.

Tant qu'ils ne cessent pas d'appartenir à la non-disponibilité pour rentrer dans le droit commun, ils ne figurent donc que sur les contrôles de la non-disponibilité, et sur le registre matricule, *où leur situation doit être annotée avec soin.*

Les non disponibles sont administrés par les commandants de recrutement. Les compagnies de chemins de fer, l'administration générale des postes, celle des lignes télégraphiques, les autorités maritimes, etc., établissent les contrôles de non disponibles (modèle n° 3) en double expédition, *par classe de mobilisation.*

Ces contrôles sont constamment tenus à jour; une des expéditions de chaque contrôle est conservée par les. . . . fonctionnaires délégués auprès des commandants de corps d'armée, l'autre est adressée à l'officier de recrutement; ce dernier est informé des inscriptions et des radiations à opérer au moyen du bulletin de mutations (modèle n° 2) que les compagnies de chemins de fer, les directions, etc., lui font parvenir du 1er au 5 de chaque mois, et auquel elles ont le soin de joindre le livret lorsque le non disponible cesse d'être employé.

Cette mutation doit toujours être notifiée

par le commandant de recrutement chargé de la tenue du contrôle des non disponibles au commandant de recrutement détenteur du registre matricule, lequel en avise celui du domicile, si la subdivision du domicile n'est pas aussi celle du registre matricule.

Il importe que le commandant de recrutement chargé de la tenue du registre matricule soit toujours parfaitement fixé sur le nombre de non disponibles originaires de la circonscription de son bureau, non-valeurs qu'il y a intérêt à connaître par subdivision de recrutement, car ces hommes n'ayant plus de domicile, *au point de vue de l'administration des réserves*, le commandant de recrutement appelé à en établir un relevé numérique ne peut être que celui détenteur du registre matricule.

Transmission des pièces. — Les pièces de l'homme classé dans la non-disponibilité sont réclamées par le commandant de recrutement chargé de l'administration des non disponibles à son collègue de la subdivision du registre matricule, lequel, ainsi qu'il vient d'être dit pour l'avis de mutation, fait parvenir cette demande au commandant de recrutement du domicile, qui prévient le corps d'affectation.

Le commandant de recrutement administrateur conserve le livret matricule et laisse le livret individuel entre les mains du fonctionnaire chargé de la tenue des contrôles.

Le non disponible reçoit, en échange de son livret individuel, un certificat d'inscription sur les contrôles de la non-disponibilité. . . . . certificat qui est toujours établi par l'officier de recrutement aussitôt que l'avis d'admission lui parvient, et envoyé sans retard à l'administration à laquelle l'homme est attaché.

Tout homme qui perd ses droits à la position de non disponible doit remettre le certificat au commandant de la brigade de gendarmerie de sa résidence, *dans un délai de quatre jours*. Ce dernier le transmet immédiatement à l'officier de recrutement qui l'a délivré, *et inscrit toujours au bas de cette pièce le nouveau domicile de l'homme.*

On devra tenir la main à l'exécution de cette mesure, beaucoup d'hommes abandonnant leur emploi sans laisser d'adresse, ce qui oblige à des recherches pénibles et parfois infructueuses.

Recommandation concernant l'accomplissement des formalités nécessaires pour faire classer les réservistes dans la catégorie des non disponibles. — Il résulte des renseignements qui me parviennent que certaines administrations négligent souvent l'accomplissement des formalités nécessaires pour faire classer dans la catégorie des non disponibles un assez grand nombre de leurs employés. Il importe essentiellement que la situation de tous ces hommes soit régularisée, de manière que les corps de troupe ne maintiennent sur leurs contrôles que des réservistes devant les rallier réellement en cas de mobilisation.

Je prescris formellement que tout réserviste susceptible d'être classé parmi les non disponibles, et dont la position n'aura pas été établie avant l'ordre de mobilisation ou avant la convocation en temps de paix, soit astreint à rejoindre le corps de troupe auquel il est affecté.

J'invite de nouveau les commandants de recrutement détenteurs du registre matricule à procéder avec un *soin consciencieux* à la recherche, sur ce registre, des hommes qui leur sont signalés par les commandants de recrutement chargés de la tenue des contrôles. Je suis informé que la mention : *inconnu*, est souvent portée sur le bulletin d'avis, après un examen trop sommaire. Les administrations qui ont établi ce bulletin se sont généralement basées sur le livret individuel, et, la déclaration de l'homme eût-elle seule servi de point de départ, que les erreurs doivent être fort rares et ne peuvent guère se produire que dans la désignation du canton où s'est opéré le tirage au sort. J'aviserai, s'il y a lieu, à me faire adresser directement les bulletins signalant des non disponibles comme inconnus dans leurs subdivisions d'origine.

Le commandant de recrutement détenteur du registre matricule, après avoir pris connaissance du bulletin d'avis, doit le retourner immédiatement à son collègue chargé de l'administration des non disponibles, qui le conserve comme pièce à l'appui de ses contrôles.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 9 *mai* 1878. — *Les cantonniers du service des ponts et chaussées sont dans les non disponibles.*

Les cantonniers des routes nationales et ceux des voies navigables rendent les mêmes services que les cantonniers des routes départementales et des chemins vicinaux et sont soumis à la même organisation. On s'expliquerait donc difficilement que les uns fussent dispensés du service militaire alors que les autres ne le seraient pas. Au point de vue militaire, il y a même intérêt à ce que le personnel des cantonniers ne soit pas désorganisé en temps de guerre. En effet, les cantonniers étant groupés par brigades pour leur service habituel, peuvent être rapidement concentrés sur un point quelconque d'un département et concourir efficacement à l'exécution de travaux de défense, à la destruction d'ouvrages d'art, etc.; d'un autre côté, leur parfaite connaissance du territoire permet de les utiliser comme guides et comme éclaireurs.

D'après ces considérations, M. le ministre

de la guerre a reconnu la nécessité d'appliquer aux cantonniers des routes nationales et des voies navigables les mêmes dispositions qu'à ceux des routes départementales et des chemins vicinaux qui, aux termes de l'instruction précitée du 1er septembre 1877, sont classés dans la non-disponibilité, lorsqu'ils font partie de l'armée territoriale et de sa réserve, et il m'a fait connaître qu'il avait donné des ordres en conséquence.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 20 mai 1878. — Traitement des hommes appelés aux manœuvres.

« J'ai décidé que les fonctionnaires et agents de mon administration convoqués aux réunions de l'armée territoriale recevront indistinctement l'intégralité de leur traitement. »

ARRÉRAGES.

Les arrérages (du mot *arrère*, ancienne forme d'arrière) représentent la partie échue d'un revenu, d'une rente, d'une redevance.

Les arrérages portent intérêt du jour de la demande ou de la convention ; ils sont soumis à la prescription quinquennale.

ARRÊTÉS.

L'arrêté est la forme ordinaire des décisions prises par les autorités administratives, ministres, préfets, sous-préfets, maires.

La loi n'a prescrit aucune forme pour les arrêtés; l'absence de visas et de considérants ne leur enlève donc rien de leur valeur.

Cependant la forme ordinaire est la suivante, appliquée à un préfet :

Le préfet du département de...
Vu la demande présentée par...
Vu la loi du...
Considérant que...
Arrête :
Art. 1..... etc...

Les visas comprennent les lois, décrets et règlements en vertu desquels l'arrêté est pris et qui lui donnent sa valeur légale.

Les considérants ont pour but de justifier et d'expliquer les mesures adoptées.

Les arrêtés, pris sur la demande des particuliers, réservent formellement les droits des tiers. Ils ne sont valables qu'après notification. Ils peuvent être réformés par l'autorité supérieure, ceux du maire par le préfet, ceux du préfet par le ministre; ils peuvent être attaqués pour incompétence, violation des formes ou excès de pouvoirs.

Les expéditions des arrêtés sont soumises au timbre.

Les décisions et jugements des conseils de préfecture prennent également le nom d'arrêtés.

ARRÊTS.

Les arrêts sont les jugements émanant des cours souveraines, cours d'appel, cour de cassation, cour des comptes, conseil d'Etat, tribunal des conflits.

Ils ne sont pas attaquables par la voie de l'appel pur et simple, et diffèrent en cela des jugements ordinaires émanés des justices de paix et des tribunaux de première instance.

Les arrêts des cours suprêmes ont une grande importance au point de vue de l'interprétation de la loi; ils forment la jurisprudence.

On appelle arrêtiste un auteur qui réunit et commente les arrêts.

ARRÊTS DU CONSEIL.

Avant 1789 les *arrêts du conseil* étaient les décisions rendues par le roi en son conseil d'Etat. Elles avaient pour but d'interpréter, de confirmer ou de réglementer les actes émanant du roi lui-même.

Le roi, possédant toute la puissance souveraine, exerçait à la fois le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif.

Les arrêts du conseil avaient donc force de loi; la plupart ont été abrogés; cependant il en est plusieurs qui ont été conservés provisoirement par la loi des 19-22 juillet 1791 et qui sont encore en vigueur pour le tout ou pour partie; ils intéressent particulièrement le service des ponts et chaussées, car ils ont trait à la voirie.

Les arrêts du conseil, considérés comme encore en vigueur, sont applicables à toutes les provinces de la France, quelle que soit la date de leur annexion. Au contraire, les ordonnances des *bureaux des finances* ne sont plus applicables qu'aux provinces dans lesquelles elles ont été rendues.

Sous la Restauration on a donné le nom d'arrêts du conseil à de simples avis du conseil d'Etat, qui ne pouvaient avoir force de loi.

ARRONDISSEMENT.

Les arrondissements constituent la première division administrative des départements; il n'y a pas de personnalité civile intermédiaire entre le département et la commune. Les arrondissements n'ont donc point d'existence propre, en dehors de la vie administrative.

A la tête de l'arrondissement est un sous-préfet, représentant du pouvoir central et nommé par lui, intermédiaire de transmission entre les particuliers, les administrations municipales et le préfet.

Depuis 1861, les sous-préfets ont reçu par

des lois spéciales diverses fonctions en nombre assez restreint; on en trouvera l'énumération au mot *sous-préfets*.

Si le préfet tient aujourd'hui la place de l'intendant d'autrefois, le sous-préfet remplace les délégués de l'intendant.

En 1789, le département était divisé en districts, plus nombreux que les arrondissements actuels; à la tête de chaque district était un conseil électif de douze membres et un directoire composé de quatre membres.

L'administration, confiée à des conseils, n'a jamais produit que de mauvais résultats.

La Constitution de l'an VIII établit les arrondissements avec les sous-préfets et les conseils d'arrondissement.

Lois relatives à l'arrondissement et au conseil d'arrondissement.

22 *juin* 1833. — *Loi sur l'organisation des conseils généraux de département et des conseils d'arrondissement.* (Extrait.)

Titre III. — *Des conseils d'arrondissement.*

Art. 20. — Il y aura dans chaque arrondissement de sous-préfecture un conseil d'arrondissement composé d'autant de membres que l'arrondissement a de cantons, sans que le nombre de conseillers puisse être au-dessous de neuf.

Art. 21. — Si le nombre des cantons d'un arrondissement est inférieur à neuf, une ordonnance royale répartira entre les cantons les plus peuplés le nombre de conseillers d'arrondissement à élire pour complément.

Art. 24. — Nul ne peut être membre de plusieurs conseils d'arrondissement, ni d'un conseil d'arrondissement et d'un conseil général.

Art. 25. — Les membres des conseils d'arrondissement sont élus pour six ans. Ils sont renouvelés par moitié tous les trois ans. A la session qui suivra la première élection, le conseil général divisera en deux séries les cantons de chaque arrondissement. Il sera procédé à un tirage au sort pour régler l'ordre de renouvellement entre les deux séries. Ce tirage se fera par le préfet en conseil de préfecture et en séance publique.

Titre IV. — *Règles pour la session des conseils d'arrondissement.*

Art. 27. — Les conseils d'arrondissement ne pourront se réunir s'ils n'ont été convoqués par le préfet, en vertu d'une ordonnance du roi, qui détermine l'époque et la durée de la session. — Au jour indiqué pour la réunion d'un conseil d'arrondissement, le sous-préfet donne lecture de l'ordonnance du roi, reçoit le serment des conseillers nouvellement élus, déclare, au nom du roi, que la session est ouverte. — Les membres nouvellement élus, qui n'ont point assisté à l'ouverture de la session, ne prennent séance qu'après avoir prêté serment entre les mains du président du conseil d'arrondissement. — Le consei, formé sous la présidence du doyen d'âge, le plus jeune faisant les fonctions de secrétaire, nommera au scrutin, et à la majorité absolue des voix, son président et son secrétaire. — Le sous-préfet a entrée dans le conseil d'arrondissement; il est entendu quand il le demande, et assiste aux délibérations.

10 *mai* 1838. — *Loi sur les attributions des conseils généraux et des conseils d'arrondissement.* (Extrait.)

Titre II. — *Des attributions des conseils d'arrondissement.*

Art. 39. — La session ordinaire du conseil d'arrondissement se divise en deux parties: la première précède et la seconde suit la session du conseil général.

Art. 40. — Dans la première partie de la session, le conseil d'arrondissement délibère sur les réclamations auxquelles donnerait lieu la fixation du contingent de l'arrondissement dans les contributions directes. — Il délibère également sur les demandes en réduction de contributions formées par les communes.

Art. 41. — Le conseil d'arrondissement donne son avis : — 1° Sur les changements proposés à la circonscription du territoire de l'arrondissement, des cantons et des communes, et à la désignation de leurs chefs-lieux; — 2° Sur le classement et la direction des chemins vicinaux de grande communication; — 3° Sur l'établissement et la suppression, ou le changement des foires et des marchés; — 4° Sur les réclamations élevées au sujet de la part contributive des communes respectives dans les travaux intéressant à la fois plusieurs communes, ou les communes et le département; — 5° Et généralement sur tous les objets sur lesquels il est appelé à donner son avis en vertu des lois et règlements, ou sur lesquels il serait consulté par l'administration.

Art. 42. — Le conseil d'administration donne son avis : — 1° Sur les travaux de routes, de navigation et autres objets d'utilité publique qui intéressent l'arrondissement; — 2° Sur les acquisitions, aliénations, échanges, constructions et reconstructions des édifices et bâtiments destinés à la sous-préfecture, au tribunal de première instance, à la maison d'arrêt ou à d'autres services publics spéciaux à l'arrondissement, ainsi que sur les changements de destination de ces édifices; — 3° Et généralement sur tous les objets sur lesquels le conseil général est appelé à délibérer, en tant qu'ils intéressent l'arrondissement.

Art. 43 — Le préfet communique au conseil d'arrondissement le compte de l'emploi des fonds de non-valeur, en ce qui concerne l'arrondissement.

Art. 44. — Le conseil d'arrondissement peut adresser directement au préfet, par l'intermédiaire de son président, son opinion sur l'état et les besoins des différents services publics, en ce qui touche l'arrondissement.

Art. 45. — Dans la seconde partie de sa session, le conseil d'arrondissement répartit entre les communes les contributions directes.

Art. 46. — Le conseil d'arrondissement est tenu de se conformer, dans la répartition de l'impôt, aux décisions rendues par le conseil général sur les réclamations des communes. — Faute par le conseil d'arrondissement de s'y conformer, le préfet, en conseil de préfecture, établit la répartition d'après lesdites décisions. — En ce cas, la somme dont la contribution de la commune déchargée se trouve réduite est répartie, au centime le franc, sur toutes les autres communes de l'arrondissement.

Art. 47. — Si le conseil d'arrondissement ne se réunissait pas, ou s'il se séparait sans avoir arrêté la répartition des contributions directes, les mandements des contingents assignés à chaque commune seraient délivrés par le préfet, d'après les bases de la répartition précédente, sauf les modifications à apporter dans le contingent, en exécution des lois.

Loi du 30 *juillet* 1874. — D'après l'art. 3 de la loi du 30 juillet 1874, sont applicables aux élections du conseil d'arrondissement les art. 5 et 12 de la loi du 10 août 1871.

L'élection se fait au suffrage universel, dans chaque commune, sur les listes dressées pour les élections municipales, dans les mêmes formes que les élections pour le conseil général. Les incompatibilités sont les mêmes.

ARROSANTS.

Les anciennes sociétés existant dans le midi pour l'arrosage des terres, au moyen de canaux dérivés, portaient autrefois le nom de sociétés d'arrosants. Elles avaient pour règles soit des actes émanant de l'autorité souveraine, soit des statuts particuliers, soit tout simplement des usages locaux. Ces sociétés sont aujourd'hui des associations syndicales d'irrigation.

ASSAINISSEMENT DES TERRES.

D'après l'art. 1 de la loi du 21 juin 1865, peuvent être l'objet d'une association syndicale, entre propriétaires intéressés, l'exécution et l'entretien de travaux d'assainissement des terres humides et insalubres.

Ces travaux se confondent en général avec ceux de *dessèchement des marais*, et c'est à ce mot que nous nous en occuperons.

Cependant, il peut y avoir lieu d'assainir des terres froides et humides qui, en réalité, ne peuvent prendre le nom de marais. Cet assainissement s'opérera par un drainage superficiel ou souterrain, par fossés ou par égouts, et la loi permet, même dans ce cas, de constituer un syndicat.

On a eu bien rarement recours à ce procédé; nous ne connaissons qu'un syndicat de ce genre, organisé entre une vingtaine de propriétaires du Loiret; il a donné lieu à bien des difficultés. Voir *Drainage*.

ASSISTANCE JUDICIAIRE.

La justice est gratuite en France, c'est-à-dire que les plaideurs ne doivent rien au juge; mais les auxiliaires du juge ont droit à des rétributions; le timbre et l'enregistrement des pièces occasionne des dépenses souvent considérables. Il est impossible de supprimer ces dépenses, car c'est une grosse source de produits pour le Trésor et, de plus, s'il n'en coûtait rien pour plaider, les procès se multiplieraient d'une manière inouïe.

Il importe cependant que l'indigent, incapable de supporter les dépenses d'un procès, puisse néanmoins faire valoir ses droits et ne soit pas condamné par sa pauvreté même à souffrir les attaques d'autrui sans pouvoir se défendre.

C'est dans ce but qu'a été organisée l'assistance judiciaire, reflet de l'ancienne institution de l'avocat des pauvres.

La loi du 22 janvier 1851 a établi des bureaux d'assistance judiciaire près des tribunaux d'arrondissement, des cours d'appel, de la cour de cassation et du cons. d'Etat.

Le bureau d'arrondissement, qui statue également sur les affaires portées devant les justices de paix et les tribunaux consulaires, comprend : un receveur ou agent de l'enregistrement, un délégué du préfet, et trois membres pris parmi les anciens magistrats, les avocats, les avoués et les notaires.

Toute demande d'assistance judiciaire, rédigée sur papier libre, doit être accompagnée d'un extrait du rôle des contributions ou d'un certificat du percepteur, et d'une énumération détaillée des moyens d'existence de la personne. Cette énumération est affirmée devant le maire de la commune, qui reçoit et constate l'affirmation.

La demande est transmise au procureur de la République, qui l'adresse au bureau de l'assistance, lequel l'examine, procède à une instruction, entend les parties s'il le désire, s'efforce d'amener une conciliation, et finalement accorde ou refuse l'assistance.

L'assistance judiciaire dispense l'assisté du payement de tous droits au Trésor, aux greffiers et officiers ministériels; toutes les pièces du procès sont timbrées et enregistrées en débet.

— Si l'adversaire de l'assisté est condamné aux dépens, il paye tous les frais qu'aurait dû acquitter l'assisté lui-même.

Les communes ne peuvent être admises à l'assistance judiciaire.

En matière criminelle ou correctionnelle, l'assistance judiciaire n'existe pas, mais le président peut commettre un avocat d'office pour défendre le prévenu.

ASSISTANCE PUBLIQUE.

L'assistance publique est l'administration chargée de secourir les indigents. Il y a l'assistance *générale* organisée par l'Etat, l'assistance *départementale* et l'assistance *communale*, qui est la plus importante en vertu de ce principe consacré par l'ordonnance de Moulins de 1566 : « les pauvres de chaque ville, bourg et village, seront nourris par ceux de la ville, bourg et village dont ils sont natifs et habitants sans qu'ils puissent vaguer et demander l'aumosne ailleurs qu'au lieu où ils sont. »

L'assistance publique n'est pas considérée comme dépense obligatoire. Elle se fait à domicile ou dans des établissements spéciaux, qui prennent le nom d'hôpitaux lorsqu'ils reçoivent les malades devant y séjourner passagèrement, et d'hospices lorsqu'ils sont un lieu de refuge indéfini pour les infirmes et les vieillards.

L'assistance départementale comprend particulièrement les asiles d'aliénés, les dépôts de mendicité et les enfants assistés.

L'assistance communale a deux branches réunies à Paris seulement : les hôpitaux et hospices, les bureaux de bienfaisance. Ces établissements, comme tous les établissements religieux, peuvent recevoir des dons et legs pour le soulagement des pauvres.

Les commissions administratives des établissements de bienfaisance ont pour règles le décret du 18 février 1809 et l'ordonnance du 31 octobre 1821.

L'assistance *générale* exercée par l'Etat comprend quelques hospices et asiles, Quinze-Vingts, Charenton, asiles de Vincennes et du Vésinet, etc.

Il existe près du ministère de l'intérieur plusieurs inspecteurs généraux de l'assistance publique.

Une des ressources principales de cette administration est le droit du dixième sur les spectacles, bals et concerts.

ASSOCIATIONS.

L'association de plus de vingt personnes ne peut être formée sans une autorisation, toujours révocable, délivrée par le préfet de police ou par le préfet du département.

Loi du 10 avril 1834 : quiconque fait partie d'une association non autorisée sera puni de deux mois à un an d'emprisonnement et de 50 à 100 francs d'amende. Seront considérés comme complices et punis comme tels ceux qui auront prêté ou loué sciemment leur maison ou appartement pour une ou plusieurs réunions d'une association non autorisée.

Les sociétés civiles et commerciales sont régies par des lois spéciales dont nous nous occuperons plus loin ; elles n'ont pas besoin d'autorisation, il suffit qu'elles se conforment à la loi. De même pour les sociétés d'assurances.

Mais, en dehors de celles-ci, une association quelconque doit être préalablement autorisée.

L'autorisation est nécessaire même pour une *association amicale de secours* formée entre camarades d'une même école, d'un même corps.

Et c'est par un décret qu'une association de ce genre peut être déclarée établissement d'utilité publique, ce qui lui donne la personnalité civile.

ASSOCIATIONS OUVRIÈRES.

Les associations ouvrières sont formées d'ouvriers réunissant leurs efforts pour entreprendre et exécuter un travail sans l'intermédiaire d'un patron.

« On a cru, dit M. Joseph Garnier, que les associations ouvrières pourraient remplacer les entreprises ordinaires, transformer tous les coopérateurs en associés égaux et supprimer le salariat ; qu'elles pourraient se passer du capital ou au moins des capitalistes. Sous l'influence de ces illusions, quelques associations se sont constituées en France, à Paris surtout, avant la fièvre socialiste de 1848 ; un plus grand nombre se sont créées après cette révolution, et quelques-unes avec une subvention du gouvernement. La plupart n'ont eu qu'une durée éphémère ou se sont transformées en associations ordinaires. L'expérience n'a pas tardé à démontrer, pour ainsi dire immédiatement, que le travail et l'intelligence ne suffisent pas ; que les capitaux et les capitalistes doivent nécessairement concourir à la production ; qu'il faut dans toute entreprise une direction unique ; que l'égalité des salaires est une utopie contraire aux instincts de la nature humaine et que l'ouvrier ne peut se passer d'un revenu fixe ou salaire : toutes choses faciles à prévoir. »

Une association d'ouvriers n'a donc chance de succès que si elle se trouve réduite à un petit nombre d'ouvriers d'élite.

Le système des associations ouvrières nous paraît surtout inapplicable en matière d'entreprise de travaux publics.

Aussi les loi, décret et règlement de 1848, relatifs à l'exécution des travaux par des associations ouvrières, sont-ils tombés en désuétude ; cependant, ils ne sont pas abrogés et il convient de les signaler ici.

Loi du 15 novembre 1848, relative aux associations ouvrières. — Les actes de constitution de ces sociétés, ainsi que ceux constatant les prêts qui leur sont faits par l'État, sont enregistrés gratis.

Les frais d'hypothèque, s'il y a lieu, ne seront autres que le salaire du conservateur.

Les prêts seront faits par l'État au taux de 3 ou de 5 0/0, suivant que les prêts seront inférieurs ou supérieurs à 25,000 francs.

Décret de l'assemblée nationale du 15 juillet 1848. — Le ministère des travaux publics est autorisé à adjuger ou à concéder aux associations d'ouvriers les travaux publics qui en seront susceptibles.

Arrêté réglementaire du 18 août 1848 pour l'admission des associations d'ouvriers à l'exécution des travaux publics.

Art. 1. Les travaux que le ministre des travaux publics est autorisé à adjuger ou à concéder aux associations d'ouvriers, constituées dans les conditions ci-après déterminées, sont:

Les terrassements à exécuter à la pelle, à la brouette ou au tombereau;

Les extractions de rochers;

Les exploitations des carrières ouvertes par l'État;

Les percements de puits et de galeries;

Les dragages;

Les fournitures de matériaux pour construction ou entretien de chaussées pavées et empierrées;

Les maçonneries à pierres sèches pour perrés et murs de soutènement;

Les sculptures d'ornement;

Les ouvrages de maçonnerie, de charpente, de menuiserie, de serrurerie, de couverture, de pavage, etc., quand il n'y aura pas de matériaux à fournir par l'association pour l'exécution des ouvrages.

Pour ceux de ces travaux dont l'estimation ne dépasse pas 20,000 francs, l'administration est autorisée à passer avec les associations des marchés directs.

2. Pour être admis à soumissionner les entreprises de travaux publics déterminées par l'art. 1, ou en obtenir la concession, les associations doivent préalablement justifier auprès de l'administration:

1° De la liste nominative des ouvriers ou patrons et ouvriers associés en nombre suffisant, nombre dont le minimum sera fixé par le cahier des charges;

2° De l'acte contenant les conditions auxquelles l'association s'est formée; lequel acte stipulera notamment, conformément au décret du 15 juillet 1848, la création d'un fonds de secours destiné à subvenir aux besoins des associés malades ou qui seraient blessés par suite de l'exécution des travaux, des veuves et enfants des associés morts; il sera pourvu à ce fonds de secours par une retenue de 2 0/0 au moins sur les salaires;

3° De la constitution d'un conseil de famille, de trois membres au moins, choisis par les associés, dans leur sein ou en dehors, lequel devra être renouvelé aux époques et dans les formes déterminées par l'acte d'association; ce conseil sera chargé de juger en dernier ressort, et comme amiable compositeur, toutes les difficultés qui pourront s'élever entre les associés, lorsque leur objet ne dépassera pas 150 francs; de faire exécuter le règlement intérieur de l'association, et d'infliger les peines qui y sont stipulées, sans préjudice des droits attribués par les règlements aux ingénieurs et architectes sur le personnel des chantiers; de fixer la part de chacun des associés, dans le payement d'à-compte, et de partager le solde de l'entreprise proportionnellement aux sommes reçues par chacun d'eux pendant la durée de sa participation aux travaux de l'association; de faire la distribution du fonds de secours; de régler la condition des ouvriers associés qui seraient exclus des chantiers par les ingénieurs ou architectes;

4° De la nomination d'un ou deux syndics, fondés de pouvoirs, munis de certificats de capacité et de moralité au moment de l'élection, lesquels seront chargés de soumissionner les travaux, de les diriger, de contracter pour l'association, de la représenter dans ses rapports avec l'administration pour la réception des travaux, le règlement des comptes et l'acquittement des mandats de payement.

Les pièces justificatives exigées par le présent article devront être déposées au secrétariat de la préfecture quatre jours au moins avant celui de l'adjudication, et le préfet, en conseil de préfecture, assisté de l'ingénieur en chef ou de l'architecte, examine les pièces produites, et prononce en séance publique sur l'admission des associations.

3. Toutes les fois que des associations d'ouvriers sont admises à concourir, un maximum de rabais est fixé par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef ou de l'architecte. Ce maximum est inscrit dans un paquet cacheté qui est déposé sur le bureau au moment de l'adjudication, et qui est ouvert immédiatement après le dépouillement des soumissions, lorsque cette limite a été dépassée par un ou plusieurs concurrents.

4. Les associations d'ouvriers sont dispensées de fournir un cautionnement, mais elles sont soumises à une retenue d'un dixième de garantie, jusqu'à réception définitive des travaux, sauf à l'administration à déterminer, toutes les fois qu'elle le jugera convenable, un maximum au delà duquel cette retenue cessera d'être exercée.

5. A égalité de rabais entre une soumission

d'entrepreneur et une soumission d'association d'ouvriers, celle-ci sera préférée.

A égalité de rabais n'ayant pas atteint le maximum entre plusieurs soumissions d'associations d'ouvriers, il est procédé, séance tenante, à un nouveau concours entre elles.

A égalité de rabais ayant atteint le maximum entre soumission d'associations d'ouvriers, il est procédé au tirage au sort entre elles.

6. Le payement des ouvrages exécutés, déduction faite de la retenue de garantie, est effectué tous les quinze jours aux associations. Il a lieu sur des états de situation approximative des travaux et approvisionnements.

7. Les privilèges attribués par les lois et règlements aux fournisseurs contre l'entrepreneur sont attribués aux fournisseurs contre l'association d'ouvriers.

8. Les associations d'ouvriers sont soumises aux clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs, en tout ce qu'elles n'ont pas de contraire au présent règlement.

ASSOCIATIONS SYNDICALES.

Les associations syndicales sont des associations formées par des propriétaires en vue de l'exécution d'un travail auquel ils sont tous intéressés dans une proportion plus ou moins grande.

Dans les pays méridionaux d'origine latine ou grecque, on donne le nom de syndics (du grec *sundikos*) aux personnes chargées de l'administration des intérêts collectifs. Les associations qui nous occupent, ayant leur origine dans les sociétés d'arrosants du midi de la France et de l'Espagne, ont naturellement donné le nom de syndics à leurs administrateurs et souvent on les désigne elles-mêmes sous le nom de syndicats.

État de ces associations avant 1865. — Nous ne parlerons pas ici des associations antérieures à 1789, organisées par le concours volontaire des intéressés ou par les ordres de l'autorité royale ; chacune d'elles était régie par ses statuts et ses coutumes.

Un petit nombre de ces associations avait été formé du consentement unanime des intéressés en dehors de l'administration ; c'étaient surtout des sociétés d'irrigation ayant une existence propre.

L'administration en avait établi d'autres assez nombreuses, les unes *volontaires*, les autres *forcées*.

Les premières avaient pour but de simples travaux d'amélioration, n'intéressant point la salubrité publique ; elles comprenaient surtout les canaux d'irrigation. Aucun propriétaire n'était contraint d'en faire partie. L'administration n'intervenait que pour protéger les associations, leur donner la personnalité civile, déclarer l'utilité publique de leurs travaux, leur faciliter le recouvrement de leurs taxes.

Les secondes, les associations forcées, avaient pour but de combattre une cause d'insalubrité, un danger général d'inondation, et, pour ce motif, tous les propriétaires intéressés étaient tenus d'y prendre part, le mauvais vouloir de l'un ne devant pas compromettre la fortune des autres.

Les associations forcées étaient instituées conformément à la loi du 16 septembre 1807, ou à celle du 14 floréal an XI.

Loi du 16 septembre 1807. — Le gouvernement ayant ordonné ou concédé un dessèchement de marais, le préfet nomme un syndicat de trois à neuf membres choisis parmi les propriétaires les plus imposés. Le syndicat désigne un expert, le concessionnaire ou le préfet en nomment un autre ; le préfet ou le ministre de l'intérieur désignent le tiers expert suivant les cas. Les experts, conjointement avec les ingénieurs, divisent les terrains du marais en plusieurs classes, suivant les divers degrés d'inondation ; ils en font l'estimation avant et après le dessèchement, une certaine proportion de la plus-value est payée par les propriétaires, qui peuvent se libérer en délaissant une partie de leurs fonds. A l'achèvement des travaux, la commission syndicale est chargée de les garder et de les entretenir. — Art. 7 à 26 de la loi.

Les mêmes formes sont appliquées lorsqu'il s'agit de construire des digues à la mer, ou contre les fleuves, rivières et torrents navigables ou non navigables. — Art. 33 et 34.

L'application de la loi de 1807 donne lieu à de grandes difficultés ; on devra donc, bien qu'elle ne soit pas abrogée, la remettre en vigueur le moins souvent possible ; la loi de 1865 est à tous égards préférable.

Loi du 14 floréal an XI. — D'après l'art. 2 de la loi du 14 floréal an XI relative au curage des canaux et rivières non navigables et à l'entretien des digues qui y correspondent, lorsque l'application des règlements anciens ou l'exécution du mode consacré par l'usage éprouvera des difficultés, ou lorsque des changements survenus exigeront des dispositions nouvelles, il y sera pourvu par le gouvernement dans un règlement d'administration publique, rendu sur la proposition du préfet du département, de manière que la quotité de la contribution de chaque imposé soit toujours relative au degré d'intérêt qu'il aura aux travaux qui devront s'effectuer.

C'est en vertu de cette loi que l'administration a jusqu'en 1865 institué des syndicats de curage en procédant par règlement d'administration publique, c'est-à-dire par décrets délibérés en conseil d'État.

Les intéressés étaient obligatoirement réunis

en association syndicale et le préfet nommait les syndics.

Décrets sur la décentralisation administrative des 25 mars 1852 et 13 avril 1861. — Antérieurement à ces décrets, les syndicats établis conformément à la loi de 1807 et à l'art. 2 de la loi de floréal an XI, étaient autorisés par le gouvernement. Le préfet ne pouvait autoriser que les associations libres et les associations de curage établies conformément aux usages locaux et aux anciens règlements.

Les décrets de décentralisation ont reconnu aux préfets le droit d'approuver tous les syndicats de curage, et même les syndicats d'endiguement, d'arrosage et de dessèchement toutes les fois que les propriétaires sont d'accord pour l'exécution des travaux et la répartition des dépenses.

Associations syndicales sous l'empire de la loi du 21 juin 1865. — La loi du 21 juin 1865 a organisé et régularisé le fonctionnement des associations syndicales et a rendu de grands services au pays. Nous en donnerons le texte, puis les circulaires explicatives, et enfin la jurisprudence y relative:

Loi du 21 juin 1865, sur les associations syndicales.

TITRE I. — *Des associations syndicales.*

Art. 1. Peuvent être l'objet d'une association syndicale, entre propriétaires intéressés, l'exécution et l'entretien des travaux :

1° De défense contre la mer, les fleuves, les torrents et les rivières navigables ou non navigables;

2° De curage, approfondissement, redressement et régularisation des canaux et cours d'eau non navigables ni flottables et des canaux de dessèchement et d'irrigation ;

3° De dessèchement des marais;

4° Des étiers et ouvrages nécessaires à l'exploitation des marais salants;

5° D'assainissement des terres humides et insalubres :

6° D'irrigation et de colmatage;

7° De drainage;

8° De chemins d'exploitation et de toute autre amélioration agricole ayant un caractère d'intérêt collectif.

Art. 2. Les associations syndicales sont libres ou autorisées.

Art. 3. Elles peuvent ester en justice par leurs syndics, acquérir, vendre, échanger, transiger, emprunter et hypothéquer.

Art. 4. L'adhésion à une association syndicale est valablement donnée par les tuteurs, par les envoyés en possession provisoire et par tout représentant légal pour le bien des mineurs, des interdits, des absents ou autres incapables, après autorisation du tribunal de la situation des biens, donnée sur simple requête en la chambre du conseil, le ministère public entendu. Cette disposition est applicable aux immeubles dotaux et aux majorats.

TITRE II. — *Des associations syndicales libres.*

Art. 5. Les associations syndicales libres se forment sans l'intervention de l'administration.

Le consentement unanime des associés doit être constaté par écrit.

L'acte d'association spécifie le but de l'entreprise; il règle le mode d'administration de la société et fixe les limites du mandat confié aux administrateurs ou syndics; il détermine les voies et moyens nécessaires pour subvenir à la dépense ainsi que le mode de recouvrement des cotisations.

Art. 6. Un extrait de l'acte d'association devra, dans un délai d'un mois à partir de sa date, être publié dans un journal d'annonces légales de l'arrondissement, ou, s'il n'en existe aucun, dans l'un des journaux du département. Il sera, en outre, transmis au préfet et inséré dans le recueil des actes de la préfecture.

Art. 7. A défaut de publication dans un journal d'annonces légales, l'association ne jouira pas du bénéfice de l'art. 3. L'omission de cette formalité ne peut être opposée aux tiers par les associés.

Art. 8. Les associations syndicales libres peuvent être converties en associations autorisées par arrêté préfectoral, en vertu d'une délibération prise par l'assemblée générale, conformément à l'art. 12 ci-après, sauf les dispositions contraires qui pourraient résulter de l'acte d'association.

Elles jouissent, dès lors, des avantages accordés à ces associations, par les art. 15, 16, 17, 18 et 19.

TITRE III. — *Des associations syndicales autorisées.*

Art. 9. Les propriétaires intéressés à l'exécution des travaux spécifiés dans les numéros 1, 2, 3, 4 et 5 de l'art. 1 peuvent être réunis, par arrêté préfectoral, en association syndicale autorisée, soit sur la demande d'un ou de plusieurs d'entre eux, soit sur l'initiative du préfet.

Art. 10. Le préfet soumet à une enquête administrative, dont les formes seront déterminées par un règlement d'administration publique, les plans, avant-projets et devis des travaux, ainsi que le projet d'association.

Le plan indique le périmètre des terrains intéressés et est accompagné de l'état des propriétaires de chaque parcelle.

Le projet d'association spécifie le but de

l'entreprise et détermine les voies et moyens nécessaires pour subvenir à la dépense.

Art. 11. Après l'enquête, les propriétaires qui sont présumés devoir profiter des travaux sont convoqués en assemblée générale par le préfet, qui en nomme le président, sans être tenu de le choisir parmi les membres de l'assemblée.

Un procès-verbal constate la présence des intéressés et le résultat de la délibération. Il est signé par les membres présents et mentionne l'adhésion de ceux qui ne savent pas signer.

L'acte contenant le consentement par écrit de ceux qui l'ont envoyé en cette forme est mentionné dans ce procès-verbal et y reste annexé.

Le procès-verbal est transmis au préfet.

Art. 12. Si la majorité des intéressés, représentant au moins les deux tiers de la superficie des terrains ou les deux tiers des intéressés, représentant plus de la moitié de la superficie, ont donné leur adhésion, le préfet autorise, s'il y a lieu, l'association.

Un extrait de l'acte d'association et l'arrêté du préfet, en cas d'autorisation et, en cas de refus, l'arrêté du préfet, sont affichés dans les communes de la situation des lieux et insérés dans le recueil des actes de la préfecture.

Art. 13. Les propriétaires intéressés et les tiers peuvent déférer cet arrêté au ministre des travaux publics dans le délai d'un mois, à partir de l'affiche.

Le recours est déposé à la préfecture et transmis avec le dossier, au ministre, dans le délai de quinze jours.

Il est statué par un décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 14. S'il s'agit des travaux spécifiés aux numéros 3, 4 et 5 de l'art. 1er, les propriétaires qui n'auront pas adhéré au projet d'association pourront, dans le délai d'un mois ci-dessus déterminé, déclarer à la préfecture qu'ils entendent délaisser, moyennant indemnité, les terrains leur appartenant et compris dans le périmètre. Il leur sera donné récépissé de la déclaration. L'indemnité à la charge de l'association sera fixée conformément à l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836.

Art. 15. Les taxes ou cotisations sont recouvrées sur des rôles dressés par le syndicat chargé de l'administration de l'association, approuvés, s'il y a lieu, et rendus exécutoires par le préfet.

Le recouvrement est fait comme en matière de contributions directes.

Art. 16. Les contestations relatives à la fixation du périmètre des terrains compris dans l'association, à la division des terrains en différentes classes, au classement des propriétés en raison de leur intérêt aux travaux, à la répartition et à la perception des taxes, à l'exécution des travaux, sont jugées par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État.

Il est procédé à l'apurement des comptes de l'association selon les règles établies pour les comptes des receveurs municipaux.

Art. 17. Nul propriétaire compris dans l'association ne pourra, après le délai de quatre mois à partir de la notification du premier rôle des taxes, contester sa qualité d'associé ou la validité de l'association.

Art. 18. Dans le cas où l'exécution des travaux entrepris par une association syndicale autorisée exige l'expropriation des terrains, il y est procédé conformément aux dispositions de l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836, après déclaration d'utilité publique par décret rendu au conseil d'État.

Art. 19. Lorsqu'il y a lieu à l'établissement de servitudes, conformément aux lois, au profit d'associations syndicales, les contestations sont jugées suivant les dispositions de l'art. 5 de la loi du 10 juin 1854.

Titre IV. — *De la représentation de la propriété dans les assemblées générales.*

Des syndics.

Art. 20. L'acte constitutif de chaque association fixe le minimum d'intérêt qui donne droit à chaque propriétaire de faire partie de l'assemblée générale.

Les propriétaires de parcelles inférieures au minimum fixé peuvent se réunir pour se faire représenter à l'assemblée générale par un ou plusieurs d'entre eux, en nombre égal au nombre de fois que le minimum d'intérêt se trouve compris dans leurs parcelles réunies.

L'acte d'association détermine le maximum de voix attribué à un même propriétaire, ainsi que le nombre de voix attaché à chaque usine, d'après son importance et le maximum de voix attribué aux usiniers réunis.

Art. 21. Le nombre des syndics, leur répartition, s'il y a lieu, entre les diverses catégories d'intéressés et la durée de leurs fonctions, seront déterminés par l'acte constitutif de l'association.

Art. 22. Les syndics sont élus par l'assemblée générale parmi les intéressés.

Lorsque les syndics doivent être pris dans diverses catégories, la liste d'éligibilité est divisée en sections correspondantes à ces diverses catégories.

Les syndics seront nommés par le préfet dans le cas où l'assemblée générale, après deux convocations, ne se serait pas réunie ou n'aurait pas procédé à l'élection des syndics.

Art. 23. Dans le cas où, sur la demande du syndicat, il est accordé une subvention par l'État, par le département ou par une commune, cette subvention donne droit à la nomination, par le préfet, d'un nombre de syndics proportionné à la part que la subvention

représente dans l'ensemble de l'entreprise (1).

Art. 24. Les syndics élisent l'un d'eux pour remplir les fonctions de directeur, et, s'il y a lieu, un adjoint qui remplace le directeur en cas d'absence ou d'empêchement.

Le directeur ou l'adjoint sont toujours rééligibles.

TITRE V. — *Dispositions générales.*

Art. 25. A défaut, par une association, d'entreprendre les travaux en vue desquels elle aura été autorisée, le préfet rapportera, s'il y a lieu, et après mise en demeure, l'arrêté d'autorisation.

Il sera statué par un décret rendu en conseil d'État, si l'autorisation a été accordée en cette forme.

Dans le cas où l'interruption ou le défaut d'entretien des travaux entrepris par une association pourrait avoir des conséquences nuisibles à l'intérêt public, le préfet, après mise en demeure, pourra faire procéder d'office à l'exécution des travaux nécessaires pour obvier à ces conséquences.

Art. 26. La loi du 16 septembre 1807 et celle du 14 floréal an XI, continueront à recevoir leur exécution, à défaut de formation d'associations libres ou autorisées, lorsqu'il s'agira de travaux spécifiés aux numéros 1, 2 et 3 de l'art. 1er de la présente loi.

Toutefois, il sera statué, à l'avenir, par le conseil de préfecture, sur les contestations qui, d'après la loi du 16 septembre 1807, devaient être jugées par une commission spéciale.

En ce qui concerne la perception des taxes, l'expropriation et l'établissement des servitudes, il sera procédé conformément aux art. 15, 16, 18 et 19 de la présente loi.

Circulaire du ministre des travaux publics sur l'application de la loi précédente, 12 août 1865.

Monsieur le préfet, la loi du 21 juin 1865 est venue coordonner et régulariser les dispositions diverses qui régissent les associations syndicales, et a marqué ainsi un nouveau pas dans la voie des améliorations agricoles, dont le gouvernement impérial poursuit la réalisation. Je viens vous donner les instructions nécessaires pour vous diriger dans l'application de cette loi.

TITRE PREMIER.

L'article 1er énumère les divers travaux qui peuvent être l'objet d'une association syndicale entre propriétaires intéressés. Ce sont les travaux :

1° De défense contre la mer, les fleuves, les torrents et les rivières navigables ou non navigables ;

2° De curage, approfondissement, redressement et régularisation des canaux et cours d'eau non navigables ni flottables et des canaux de dessèchement et d'irrigation ;

3° De dessèchement des marais ;

4° Des étiers et ouvrages nécessaires à l'exploitation des marais salants ;

5° D'assainissement des terres humides et insalubres ;

6° D'irrigation et de colmatage ;

7° De drainage ;

8° De chemins d'exploitation et de toute autre amélioration agricole ayant un caractère d'intérêt collectif.

La plupart des travaux énoncés dans ces huit paragraphes peuvent déjà, sous l'empire de la législation actuelle, être l'objet d'associations syndicales. Cependant la nouvelle loi a consacré plusieurs additions sur lesquelles je dois appeler votre attention.

Ainsi, le second paragraphe comprend, indépendamment du simple curage, l'approfondissement, le redressement et la régularisation des canaux et cours d'eau non navigables ni flottables et des canaux de dessèchement et d'irrigation. Toutefois, les travaux de cette nature ne doivent être entrepris qu'avec une extrême réserve, et lorsqu'ils sont nécessaires pour former le complément d'un curage efficace. Dans ce cas, ils doivent être autorisés par un décret rendu en conseil d'Etat, après l'accomplissement des formalités d'enquête.

Le quatrième paragraphe s'applique à une nature d'ouvrages qui présente un caractère tout spécial : ce sont les canaux nommés *étiers*, destinés à introduire les eaux de la mer dans les marais salants, notamment sur le littoral de l'Ouest, et, en outre, les fossés intérieurs et les bassins où ces eaux subissent une première évaporation. Ces ouvrages, nécessaires pour la fabrication du sel, constituent des propriétés communes à tous les intéressés, et dont la conservation doit peser sur chacun d'eux dans la proportion de son intérêt. La réunion des propriétaires en associations syndicales est donc une mesure parfaitement justifiée et d'une incontestable utilité.

L'assainissement des terres humides et insalubres, qui fait l'objet du cinquième paragraphe de l'art. 1er, ne doit pas être confondu avec le dessèchement des marais, qui est énoncé au troisième paragraphe. Il ne s'agit pas ici de marais proprement dits, qui ont, en général, un aspect et un caractère parfaitement définis ; il s'agit de ces terrains qui sont quelquefois désignés sous le nom de *terres mouillées*, et qui ne doivent leur état d'humidité et, par suite, d'insalubrité, qu'à

(1) Modifié par l'art. 87 de la loi du 10 août 1871, qui donne dans ce cas la nomination des syndics à la commission départementale.

des obstacles accidentels qui arrêtent l'écoulement naturel des eaux. Il suffit, le plus souvent, soit de rétablir un cours d'eau qui a disparu par suite du défaut de curage, soit d'ouvrir quelques rigoles secondaires, soit d'augmenter le débouché d'un pont pour rendre la fertilité et la salubrité à des terrains longtemps improductifs et insalubres.

Le § 6 comprend, outre l'irrigation, le colmatage des terres. Cette dernière opération consiste à exhausser un bas-fond habituellement immergé, ou à couvrir des terrains infertiles, tels que des sables ou des graviers, au moyen d'alluvions entraînées par des eaux courantes. Cette amélioration agricole, qui a été appliquée avec succès sur divers points de la France, notamment sur les bords de la Moselle et de quelques cours d'eau du Midi, méritait d'être encouragée. Aussi pourra-t-elle désormais devenir l'objet d'une association syndicale.

Enfin le dernier paragraphe énonce les chemins d'exploitation et toute autre amélioration agricole ayant un caractère d'intérêt collectif. Le terme *chemins d'exploitation* s'applique exclusivement à des chemins qui ne doivent servir qu'à l'exploitation de propriétés privées. Pour ceux qui ont un caractère public et dont l'administration et la police sont placées dans les attributions de l'autorité municipale, on ne saurait admettre qu'une association syndicale pût se substituer à cette autorité. La loi a eu seulement pour but de faciliter, par la formation d'associations syndicales, l'ouverture des voies d'accès utiles à un certain nombre de propriétaires. En ajoutant d'ailleurs à cette énonciation « toute au- « tre amélioration agricole d'intérêt collectif,» le législateur a voulu laisser la voie ouverte à l'exécution de tous les travaux utiles à l'agriculture, tels que fixation de dunes, construction de ponts, ensemencement de landes, qui, par leur nature, peuvent exiger le concours d'un certain nombre de propriétaires.

Par ces dispositions nouvelles, la loi donne une utile extension à l'action des associations syndicales.

Jusqu'ici, aucune loi ou règlement n'avait prévu la formation d'une association syndicale libre, réunie par la seule volonté des intéressés, et n'empruntant aucun droit à l'autorité publique. Une association ainsi formée ne constituait, par le fait, qu'une simple société civile, dont tous les membres devaient être assignés individuellement sur les demandes intéressant l'association, et non collectivement en la personne de leurs syndics. Il importait de faire disparaître ces entraves, et de donner un plus libre essor à l'initiative de l'intérêt privé.

L'art. 2 de la loi prévoit, en conséquence, la formation d'associations libres en même temps que celle d'associations autorisées, et l'art. 3 décide que les unes comme les autres peuvent ester en justice par leurs syndics, acquérir, vendre, échanger, transiger, emprunter et hypothéquer.

L'art. 4 fait disparaître une autre difficulté que rencontre la constitution volontaire des associations, en donnant aux représentants des incapables le pouvoir d'adhérer en leur nom à une association syndicale. Cette disposition est empruntée à l'art. 13 de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Toutefois la nouvelle rédaction attribue d'une manière expresse, au tribunal de la situation des biens, compétence pour accorder aux représentants des incapables l'autorisation de donner leur adhésion. Il a paru que ce tribunal était mieux à même que le tribunal du domicile des parties d'apprécier l'utilité de l'opération projetée, et qu'ainsi la décision serait à la fois plus prompte et plus éclairée.

Les quatre articles dont je viens de parler forment le titre Ier de la loi, et posent les principes généraux des associations syndicales.

Titre II.

Le titre II est relatif aux associations libres.

Ces associations se forment, en vertu de l'art. 5 de la loi, sans l'intervention de l'administration, par le consentement unanime des intéressés. Ce consentement doit être constaté par écrit, c'est-à-dire par acte notarié ou par un simple acte sous seing privé, spécifiant le but et les conditions de l'association.

La publication, dans un journal de l'arrondissement ou du département, d'un extrait de l'acte d'association, est prescrite par l'art. 6 dans l'intérêt des tiers, et c'est à l'observation de cette formalité qu'est attaché l'exercice des droits conférés par l'art. 3 de la loi.

L'insertion dans le recueil des actes de la préfecture est également prescrite; mais l'art. 7 n'attache de sanction qu'au défaut de publication dans un journal d'annonces légales, et n'en attache aucune au défaut d'insertion dans le recueil des actes de la préfecture. Cette insertion, faite dans un recueil administratif, et qui a surtout pour but de conserver, dans les archives de chaque mairie, l'extrait de l'acte d'association, devra être gratuite. Quant à la forme de l'extrait, il suffit, pour remplir le but de la loi, d'y comprendre les clauses principales de l'acte, telles qu'elles sont énoncées dans le dernier paragraphe de l'art. 5.

L'art. 8 de la loi contient une disposition essentielle, et sur laquelle je dois appeler toute votre attention. Les associations syndicales libres, formées par application des art. 5, 6 et 7, jouissent du bénéfice des art. 3 et 4, qui leur confèrent, sans doute, des droits impor-

tants; mais elles n'en conservent pas moins leur caractère de société privée. Ainsi, soit pour le recouvrement des cotisations, soit pour le jugement des contestations relatives à la répartition et à la perception des taxes, soit pour l'acquisition de terrains ou l'établissement des servitudes, elles restent placées sous le régime du droit commun, et ne disposent d'aucun des moyens d'action que peut conférer l'intervention de l'autorité publique.

En vertu de l'art. 8, ces associations peuvent, sur leur demande, être converties en associations autorisées, et acquérir par là le bénéfice des avantages accordés à ces dernières par les art. 15, 16, 17, 18 et 19, dont il sera question plus loin.

Mais, sous quelle forme devait se produire cette demande? Devait-elle être formée par les syndics ou par l'assemblée générale, et, dans ce dernier cas, devait-elle réunir l'unanimité des suffrages? La loi a voulu qu'une mesure qui présente le plus souvent des avantages évidents pût se réaliser dans les conditions les plus faciles, et elle a décidé que l'art. 12 de la loi, qui détermine la majorité nécessaire pour la constitution d'une association autorisée, serait applicable à la transformation d'une association libre en association autorisée. Cependant, en traçant cette règle, la loi a dû tenir compte des contrats qui pouvaient lier les parties, et elle a réservé l'application des clauses spéciales qu'une association libre aurait pu stipuler, en vue de sa conversion éventuelle en association autorisée. Il convient de remarquer, toutefois, que cette réserve ne peut s'appliquer qu'aux syndicats pour lesquels la loi exige l'assentiment unanime des intéressés, et non à ceux qui peuvent être constitués dans les conditions prévues par le titre III, que je vais examiner.

TITRE III.

Le titre III, relatif aux associations syndicales autorisées, règle, par l'art. 9, un point important; il détermine ceux des travaux énoncés en l'art. 1er qui peuvent, sur la demande d'une majorité déterminée par l'art. 12 ci-après, devenir l'objet d'une association autorisée, et décide, par voie de conséquence, que les autres travaux ne peuvent être entrepris qu'avec le consentement unanime des intéressés.

Les travaux soumis à la loi des majorités sont ceux qui font l'objet des nos 1, 2, 3, 4 et 5 de l'art. 1er.

En ce qui touche les endiguements et les curages compris sous les nos 1 et 2, la loi du 16 septembre 1807 et celle du 14 floréal an XI consacraient à l'avance un droit des majorités, puisque ces lois donnent à l'autorité publique le droit absolu de coercition. Mais pour les desséchements comme pour les ouvrages destinés à l'exploitation des marais salants, ainsi que pour l'assainissement des terres humides et insalubres, la loi pose une règle nouvelle; car les travaux de ce genre ne pouvaient jusqu'ici être entrepris que par l'unanimité des intéressés. Les motifs de cette disposition sont tirés de la nature même de ces ouvrages. Il est évident, en effet, que le desséchement des marais, l'assainissement des terres humides et insalubres, le bon entretien des marais salants, présentent un caractère incontestable d'intérêt public, et l'on ne saurait admettre que des entreprises aussi utiles fussent entravées par la résistance ou par l'inertie d'un petit nombre d'intéressés. Aussi est-ce avec raison que la loi a donné à la majorité le droit de vaincre ces obstacles.

Quant aux travaux énoncés aux §§ 6, 7 et 8 de l'art. 1er, c'est-à-dire l'irrigation et le colmatage, le drainage, les chemins d'exploitation et autres améliorations agricoles, ils ne présentent pas, comme ceux qui figurent aux paragraphes précédents, ce caractère de solidarité absolue qui ne permet pas de détacher de l'opération une portion quelconque des terrains compris dans un périmètre déterminé. Ces travaux peuvent, au contraire, en vertu de la législation spéciale sur l'écoulement des eaux d'irrigation et de drainage, être entrepris sur un certain nombre de parcelles non contiguës. Dès lors, rien ne s'oppose à ce que les propriétaires consentants se réunissent spontanément en association libre, sauf à réclamer ultérieurement, s'ils le jugent convenable, leur conversion en association autorisée.

Cela posé, les art. 10 et 11 règlent les formalités préliminaires à remplir pour arriver à la constitution d'une association autorisée. Ces formalités ne diffèrent pas sensiblement de celles qui ont été pratiquées jusqu'ici. Néanmoins, l'art. 10 prévoit que la forme de l'enquête sera déterminée par un règlement spécial d'administration publique. Ce règlement est préparé, et, dès qu'il aura été rendu, je m'empresserai de vous en adresser une ampliation.

Quant à la rédaction des avant-projets qui doivent être soumis à l'enquête, il y sera procédé, soit par les soins d'un ou de plusieurs des intéressés, que vous autoriserez par un arrêté à poursuivre leurs études sur les terrains appartenant aux tiers, soit par votre propre initiative.

Toute latitude vous est laissée, ainsi qu'aux intéressés, pour le choix des agents auxquels ce travail sera confié. Dans le cas où l'on croirait devoir recourir aux ingénieurs des ponts et chaussées, le concours de ces fonctionnaires serait soumis aux règles spéciales qui ont été arrêtées à cet effet par l'administration et auxquelles il n'est apporté aucune modification.

L'art. 11 confie au préfet la mission de

nommer le président de l'assemblée générale des propriétaires intéressés et lui accorde la faculté de le choisir en dehors des membres de cette assemblée. Cette disposition vous permet, lorsque des intérêts contraires se trouvent en présence, de désigner comme président une personne désintéressée dans la question, qui, en éclairant les esprits sur l'utilité de l'entreprise projetée, et en dirigeant les délibérations avec une entière impartialité, pourra exercer une heureuse influence sur le résultat de cette réunion préparatoire.

L'art. 12, que j'ai déjà eu l'occasion de citer, contient l'une des dispositions les plus importantes de la loi. Il décide que, si la majorité des intéressés, représentant au moins les deux tiers de la superficie des terrains ou les deux tiers des intéressés, représentant plus de la moitié de la superficie, ont donné leur adhésion, le préfet peut autoriser l'association. Un extrait de l'acte d'association et l'arrêté du préfet en cas d'autorisation, et, en cas de refus, l'arrêté du préfet, sont affichés dans les communes de la situation des lieux et insérés dans le recueil des actes de la préfecture.

La loi, en consacrant le principe des majorités, a combiné avec le nombre des propriétaires l'importance des intérêts qu'ils représentent, de manière à donner une garantie sérieuse des avantages probables de l'entreprise.

En outre, par l'art. 13, elle ouvre un recours contre l'arrêté constitutif de l'association, non seulement aux propriétaires dissidents, mais encore à tous les propriétaires intéressés et même aux tiers qui, ne se trouvant pas compris dans l'association, se croiraient lésés par l'opération projetée.

Enfin, par l'art. 14, elle donne aux propriétaires qui n'auront pas adhéré au projet d'association, mais seulement en ce qui concerne les travaux spécifiés aux n°s 3, 4 et 5 de l'art. 1er, la faculté de déclarer, dans le délai d'un mois, à partir de l'affiche prescrite par l'art. 12, qu'ils entendent délaisser, moyennant indemnité, les terrains leur appartenant et compris dans le périmètre. Cette faculté ne pouvait évidemment s'appliquer aux travaux d'endiguement et de curage auxquels les lois de 1807 et de l'an XI ont attribué un caractère obligatoire.

Tel est l'ensemble des dispositions qui, en posant la loi des majorités, sauvegardent les droits et les intérêts de tous. Ces dispositions n'exigent que de courtes explications.

Le délai d'un mois accordé aux intéressés, soit pour former un recours contre l'arrêté préfectoral qui autorise ou rejette l'association, soit pour déclarer leur intention d'user de la faculté de délaissement, court à partir de la date de l'affiche posée dans les communes de la situation des lieux, conformément à l'art. 12 de la loi. Il convient donc que l'affiche soit, autant que possible, apposée le même jour dans toutes les communes, et qu'en tous cas, l'accomplissement de cette formalité soit certifié par le maire de chaque commune.

Les recours déposés à la préfecture doivent, en vertu de l'art. 13, être transmis, avec le dossier, au ministre, dans le délai de quinzaine. Je vous prie, monsieur le préfet, de vouloir bien faire en sorte que ce délai ne soit pas dépassé, et que le dossier renferme toutes les pièces et tous les renseignements nécessaires pour permettre au conseil d'Etat de statuer à bref délai, sans exiger une instruction supplémentaire.

Dans le cas où il se produirait à la fois un recours contre l'arrêté constitutif de l'association et une déclaration de délaissement, il est évident que cette dernière demande ne pourra recevoir de suite que lorsque l'association aura été définitivement constituée par décret délibéré en conseil d'Etat, et, que, dans le cas de rejet, elle devra être considérée comme non avenue.

La faculté de délaissement se justifie par de puissantes considérations d'équité, car un propriétaire peut très légitimement refuser de s'associer à une entreprise dont les avantages lui paraissent incertains ou insuffisants. Mais, par cela même, il est juste que l'indemnité qui lui est due soit réglée et payée avant l'exécution des travaux projetés et, par conséquent, avant que les terrains délaissés aient acquis, par le fait de ces travaux, une plus-value à laquelle le propriétaire ne saurait avoir droit.

Les terrains ainsi délaissés et payés sur les fonds de l'association deviennent nécessairement une propriété indivise entre tous les intéressés, et doivent être administrés par les soins et pour le compte de l'association. Mais il est désirable que cette situation provisoire se prolonge le moins de temps possible et que la propriété délaissée soit revendue au profit de la société, à charge par l'acquéreur d'adhérer à l'acte d'association.

L'art. 15 dispose que les taxes ou cotisations sont recouvrées sur des rôles dressés par les syndics, approuvés, s'il y a lieu, et rendus exécutoires par le préfet, et que le recouvrement est fait comme en matière de contributions directes. Cet article rentre dans les termes de la loi du 14 floréal an XI, qui se trouve ainsi généralisée pour toutes les opérations énoncées à l'art. 1er de la loi.

L'art. 16 contient une modification importante et réclamée depuis longtemps aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807. En vertu de cette loi, toutes les contestations relatives à la fixation du périmètre des terrains intéressés à une opération de dessèchement ou d'endiguement, au classement des propriétés en raison de leur intérêt aux travaux, à

la répartition des taxes, sont jugées par une commission spéciale, établie pour chaque entreprise par un décret de l'empereur; la loi du 14 floréal an XI, au contraire, décide que les contestations de même nature, relatives au curage des cours d'eau non navigables ni flottables, sont déférées au conseil de préfecture.

L'attribution au conseil de préfecture de toutes les questions de ce genre, à quelque nature de travaux qu'elles s'appliquent, fera cesser une anomalie qui n'est motivée par aucune considération sérieuse, et sera en définitive un retour au droit commun.

L'art. 17 a pour but de lever les difficultés qu'éprouveraient les associations syndicales à obtenir des grands établissements financiers, si chaque propriétaire pouvait à toute époque contester sa qualité d'associé ou la validité de l'association. A l'expiration du délai fixé par cet article, l'association peut offrir à ses prêteurs une complète garantie de solvabilité.

L'art. 18 détermine les règles à suivre pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution de travaux entrepris par une association syndicale autorisée. Cette expropriation ne peut avoir lieu, à moins du consentement formel des propriétaires à exproprier, qu'après déclaration d'utilité publique par décret rendu en conseil d'Etat. En conséquence, lorsqu'il y aura lieu de déclarer l'utilité publique, vous devrez m'adresser, avec le projet des travaux à exécuter, les pièces de l'enquête à laquelle ce projet aura été soumis, en vertu de l'art. 10 de la loi, afin que je puisse soumettre le tout à l'examen du conseil d'Etat.

Quant à la fixation de l'indemnité, elle sera faite conformément à l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836, dont je reproduis ici les termes:

« Lorsque, pour l'exécution du présent article, il y aura lieu de recourir à l'expropriation, le jury spécial chargé de régler les indemnités ne sera composé que de quatre jurés. Le tribunal d'arrondissement désignera pour présider et diriger le jury un de ses membres ou le juge de paix du canton. Ce magistrat aura voix délibérative en cas de partage. Le tribunal choisira sur la liste générale (formée aujourd'hui par le conseil général du département) quatre personnes pour former le jury spécial et trois jurés supplémentaires. L'administration et les intéressés auront respectivement le droit d'exercer une récusation péremptoire. Le juge recevra les acquiescements des parties. Son procès-verbal entraînera translation définitive de propriété. »

Ces formes, tout en offrant aux intéressés des garanties complètes, sont plus simples et plus expéditives que celles de la loi du 3 mai 1841.

L'art. 19 règle d'une manière générale une question de compétence qui a reçu des solutions différentes, d'une part, dans les lois des 29 avril 1845 et 11 juillet 1847 sur les irrigations, de l'autre, dans les lois du 10 juin 1854 sur le drainage, du 19 juin 1857 sur les landes de Gascogne, et enfin du 28 juillet 1860 sur la mise en valeur des marais communaux. Désormais, pour tous les travaux énoncés à l'art. 1er, les contestations relatives à l'établissement de servitudes prévues par les lois, au profit d'associations syndicales, seront jugées suivant les dispositions de l'art. 5 de la loi du 10 juin 1854, lequel est ainsi conçu :

« Les contestations auxquelles peuvent donner lieu l'établissement et l'exercice de la servitude, la fixation du parcours des eaux, l'exécution des travaux de drainage, ou d'asséchement, les indemnités et les frais d'entretien, sont portées en premier ressort devant le juge de paix du canton qui, en prononçant, doit concilier les intérêts de l'opération avec le respect dû à la propriété. »

« S'il y a lieu à expertise, il pourra n'être nommé qu'un seul expert. »

Vous voudrez bien remarquer, monsieur le préfet, que les art. 15, 16, 17, 18 et 19, que je viens de passer successivement en revue, comprennent, par le fait, tous les privilèges accordés par la loi aux associations autorisées, les dispositions qui précèdent n'établissant en quelque sorte que des règles de procédure. Ces privilèges sont considérables, puisqu'ils investissent les associations syndicales d'une partie des pouvoirs appartenant à l'autorité publique.

Aussi cette délégation ne peut-elle être faite qu'au profit d'associations qui ont reçu, par un acte administratif, le caractère d'intérêt public, et c'est par ce motif que les associations libres ne peuvent en avoir le bénéfice qu'après avoir demandé et obtenu leur conversion en associations autorisées. Je ne doute pas que les avantages attachés à ce dernier titre n'engagent, dans le plus grand nombre de cas, les associations libres à demander cette transformation, et je vous engage, monsieur le préfet, à encourager, autant qu'il est en vous, une mesure qui doit avoir pour effet d'imprimer aux opérations des syndicats une marche plus rapide et plus régulière.

TITRE IV.

Le titre IV, qui règle la représentation de la propriété dans les assemblées générales ainsi que la formation des syndicats, a admis en principe, d'une part, que, l'intérêt dans l'association dérivant de la propriété, la représentation de la propriété dans les assemblées devait être, dans une juste mesure, proportionnelle à cet intérêt; d'autre part, que le choix des syndics devrait appartenir aux intéressés.

En vertu du premier de ces principes, l'art. 20 stipule que l'acte constitutif de chaque association fixe le minimum d'intérêt qui donne droit à chaque propriétaire de faire partie de l'assemblée générale, et que les

propriétaires de parcelles inférieures au minimum fixé peuvent se réunir pour se faire représenter à l'assemblée générale par un ou plusieurs d'entre eux, en nombre égal au nombre de fois que le minimum d'intérêt se trouve compris dans leurs parcelles réunies.

Si l'on suppose, comme exemple, que le minimum d'intérêt donnant droit à une voix dans l'assemblée générale soit fixé à un hectare, les propriétaires possédant chacun moins d'un hectare dans le périmètre de l'association peuvent se réunir, soit tous ensemble, soit par groupes, et choisir entre eux un nombre de représentants égal au nombre entier d'hectares formant l'étendue totale de leurs propriétés. Ainsi, un groupe d'intéressés possédant ensemble plus de cinq et moins de six hectares, pourra nommer cinq membres de l'assemblée générale.

Le même art. 20 décide en outre que l'acte d'association doit déterminer le maximum de voix attribué à un même propriétaire. En effet, s'il convient de tenir compte de l'importance relative des intérêts, on ne saurait cependant donner à un même propriétaire une prépondérance exagérée dans les délibérations qui doivent régler les intérêts communs de l'association. C'est ainsi que, dans les sociétés industrielles, le maximum de voix attribué à un même actionnaire est limité par les statuts.

Enfin le même article réserve les droits des usiniers, qui peuvent, dans certains cas, être opposés à ceux des propriétaires fonciers. Tous ces points seront réglés par l'acte d'association.

Les art. 21, 22, 23 et 24 contiennent les dispositions relatives à la fixation du nombre des syndics, à leur répartition, s'il y a lieu, entre diverses catégories d'intéressés, à leur mode d'élection, enfin au choix du directeur, et, s'il y a lieu, d'un directeur adjoint. Ces dispositions sont basées sur le principe énoncé plus haut, que le choix des syndics doit appartenir aux intéressés. Ainsi, d'une part, les syndics sont élus par l'assemblée générale parmi les intéressés, et les syndics à leur tour choisissent parmi eux un directeur, et, s'il y a lieu, un directeur adjoint. D'autre part, dans le cas où, sur la demande du syndicat, il est accordé une subvention par l'Etat, par le département ou par une commune, le préfet a le droit de nommer un nombre de syndics proportionné à la part que la subvention représente dans l'entreprise. Cette disposition se justifie d'elle-même; néanmoins je vous recommande, monsieur le préfet, de l'appliquer avec ménagement et de réserver la plus large part au choix des intéressés. Ainsi, dans le cas où le nombre des syndics serait de neuf, et où les subventions cumulées de l'Etat, du département et des communes s'élèveraient au quart de la dépense, vous auriez à nommer deux syndics seulement et quatre pour une subvention de moitié. Ces syndics devront d'ailleurs être choisis parmi les personnes qui, à raison de leur connaissance des lieux et de leur aptitude spéciale, seront le mieux à même de représenter les intérêts de la commune, du département et de l'Etat.

Titre V.

Le titre V et dernier de la loi ne renferme que les deux art. 25 et 26.

L'art. 25 décide qu'à défaut par une association d'entreprendre les travaux en vue desquels elle aura été autorisée, cette autorisation sera retirée, soit par décret rendu en conseil d'Etat, soit par arrêté préfectoral, suivant la forme dans laquelle elle aura été accordée. Il ajoute que si l'interruption ou le défaut d'entretien des travaux entrepris par une association pouvait avoir des conséquences nuisibles à l'intérêt public, le préfet, après mise en demeure, pourra faire procéder d'office à l'exécution des travaux nécessaires pour obvier à ces conséquences.

La première de ces deux dispositions ne s'applique évidemment qu'aux associations autorisées; la seconde, au contraire, s'applique aux associations libres comme aux associations autorisées. Il a paru, en effet, que dans toute circonstance, et quelle que fût l'organisation de la société, le préfet avait le droit et le devoir d'intervenir, par mesure de police, pour faire cesser un état de choses nuisible à l'intérêt public. Cet intérêt, qui est le principe de son intervention, doit aussi en être la limite.

Enfin l'art. 26 maintient formellement, à défaut de formation d'associations libres ou autorisées, l'application des lois du 16 septembre 1807 et du 14 floréal an XI, en ce qui concerne :

1° Les travaux de défense contre la mer, les fleuves, les torrents et les rivières navigables ou non navigables;

2° Le curage, approfondissement, redressement et régularisation des canaux et cours d'eau non navigables ni flottables, et des canaux de desséchement et d'irrigation;

3° Le desséchement des marais.

La loi nouvelle, en effet, a eu pour but et aura, on peut l'espérer, pour effet d'encourager l'initiative individuelle des propriétaires, de provoquer l'esprit d'association et de faciliter ainsi l'exécution des travaux d'amélioration agricole; mais elle n'a pas entendu enlever au gouvernement les pouvoirs dont il est investi par la législation actuelle, à l'effet d'assurer, après que l'utilité en a été régulièrement constatée, l'exécution par les propriétaires intéressés, de travaux qui, à raison de leur nature spéciale, touchent directement à la sécurité ou à la salubrité publique. Tels sont ceux que je viens d'énumérer plus haut, et qui, par ce motif, sont soumis à des règles particulières.

Le gouvernement peut donc prescrire d'office l'exécution de travaux d'endiguement ou de curage, et prononcer la concession d'un

desséchement de marais, en se conformant aux dispositions des lois de 1807 et de l'an XI; mais l'exercice de ce droit exige toujours, sauf pour les curages opérés conformément aux anciens règlements ou aux usages locaux, l'intervention d'un décret délibéré en conseil d'Etat, et ce n'est qu'en présence d'un intérêt public incontestable, que l'administration se déterminera à imposer à des propriétaires l'exécution de travaux dont ils auraient refusé de reconnaître l'utilité.

L'art. 26, tout en maintenant l'application des lois de 1807 et de l'an XI, y a néanmoins apporté, par les §§ 2 et 3, d'importantes modifications. Ainsi la compétence du conseil de préfecture est établie pour toutes les contestations qui, d'après la loi du 16 septembre 1807, devaient être jugées par une commission spéciale, c'est-à-dire pour toutes les contestations spécifiées à l'art. 16 de la nouvelle loi. De plus, en ce qui concerne la perception des taxes, l'expropriation des terrains et l'établissement de servitudes, il sera procédé conformément aux art. 15, 18 et 19.

Ces dispositions auront pour effet d'établir, pour des cas analogues, l'unité de juridiction, soit que les travaux aient été entrepris par une association autorisée, soit qu'ils aient été prescrits par un acte de l'autorité publique.

Telles sont, monsieur le préfet, les explications que j'ai cru utile de vous adresser, pour faciliter l'application d'une loi qui concourra puissamment, je l'espère, à développer les améliorations agricoles, et qui répondra par là à l'un des premiers besoins du pays.

Règlement d'administration publique du 17 novembre 1865, pour l'exécution de l'art. 10 de la loi du 21 juin 1865.

Art. 1. — Lorsqu'il y a lieu d'ouvrir une enquête sur une entreprise d'amélioration agricole et sur un projet d'association, par application de l'art. 10 de la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales, le préfet prend un arrêté pour prescrire cette enquête.

Art. 2. — Le projet d'association détermine :

(1°) Le minimum d'étendue de terrain ou d'intérêt qui donne droit à chaque propriétaire de faire partie de l'assemblée générale des intéressés;

(2°) Le maximum de voix à attribuer à un même propriétaire ou à chaque usinier et le maximum de voix attribué aux usiniers réunis;

(3°) Les bases de la répartition des dépenses de l'entreprise;

(4°) Le nombre des syndics à nommer, leur répartition, s'il y a lieu, entre diverses catégories d'intéressés et la durée de leurs fonctions.

Art. 3. — Le projet d'association, les plans et devis des travaux, étudiés d'office par les ordres du préfet ou sur l'initiative des intéressés, sont déposés à la mairie de la commune sur le territoire de laquelle les travaux doivent être exécutés. Si les travaux s'étendent sur plusieurs communes, le préfet désigne celle de ces communes où les pièces doivent être déposées.

Art. 4. — Aussitôt après la réception de l'arrêté préfectoral qui ordonne l'ouverture de l'enquête, avis du dépôt des pièces est donné à son de trompe ou de caisse, et une affiche contenant les énonciations prescrites par la loi est apposée à la porte la mairie et dans un lieu apparent, près ou sur les portes de l'église.

Art. 5. — Indépendamment de ces publications, notification du dépôt des pièces est faite par voie administrative à chacun des propriétaires dont les terrains sont compris dans le périmètre intéressé aux travaux; il est gardé original de cette notification; en cas d'absence, la notification prescrite est faite aux représentants des propriétaires ou à leurs fermiers et métayers, et, à défaut de représentants ou fermiers, elle est laissée à la mairie.

L'acte de notification invite les propriétaires à déclarer, dans les délais et dans les formes ci-après déterminés, s'ils consentent à concourir à l'entreprise.

Ces notifications doivent être faites au plus tard dans les cinq jours qui suivent l'ouverture des enquêtes.

Art. 6. — Pendant vingt jours, à partir de l'ouverture de l'enquête, il est déposé dans chacune des mairies intéressées un registre destiné à recevoir les observations soit des propriétaires compris dans le périmètre, soit de tous autres intéressés.

Art. 7. — Le préfet désigne dans l'arrêté qui ordonne l'enquête un commissaire choisi parmi les notables propriétaires, agriculteurs ou industriels, parmi les membres du conseil général ou parmi les juges de paix des cantons traversés par les travaux. Ledit commissaire ne doit avoir aucun intérêt personnel à l'opération projetée.

Art. 8. — A l'expiration de l'enquête dont les formalités sont certifiées par les maires de chaque commune, le commissaire recevra pendant trois jours consécutifs, à la mairie de la commune désignée par le préfet et aux heures indiquées par lui, les déclarations des intéressés sur l'utilité des travaux projetés.

Après avoir clos et signé le registre de ces déclarations, le commissaire le transmettra immédiatement au préfet avec son avis motivé et avec les autres pièces de l'instruction qui auront servi de base à l'enquête.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 29 *novembre* 1865, *relative au règlement précédent.* (Extrait.)

En raison de l'intérêt direct des propriétaires qui sont appelés à faire partie des syndicats projetés, et des conditions de majorité qui, d'après la loi, doivent être réunies pour cons-

tituer ces associations, il convenait de compléter par une disposition spéciale le mode de publication. L'avis du dépôt des pièces à la mairie, donné à son de trompe ou de caisse, n'eût pas été suffisant. Il était essentiel d'adresser cet avis à chaque intéressé, et de le mettre en demeure de faire connaître s'il donne son adhésion à l'entreprise. Dans cette intention, l'art. 5 du règlement porte qu'indépendamment des publications prescrites par l'art. 4, notification du dépôt des pièces est faite, par voie administrative, à chacun des propriétaires dont les terrains sont compris dans le périmètre intéressé aux travaux, et qu'il est gardé original de cette notification. Il ajoute qu'en cas d'absence, la notification est faite aux représentants des propriétaires ou à leurs fermiers et métayers, et qu'à défaut de représentants ou de fermiers, elle est laissée à la mairie. Dans un second paragraphe, le même article dispose que l'acte de notification invite les propriétaires à déclarer, dans les délais et dans les formes déterminés par l'art. 6, s'ils consentent à concourir à l'entreprise.

Enfin, cet art. 6 fixe à vingt jours la durée de l'enquête, et porte que les déclarations, soit des propriétaires compris dans le périmètre, soit de tous autres intéressés, seront consignées sur un registre ouvert dans chacune des mairies.

Je n'ai pas besoin d'insister sur ces dispositions. Souvent, par indifférence, un certain nombre de propriétaires absents des lieux, ou même présents dans la localité, négligent de fournir leurs observations ou leur adhésion à un projet soumis à l'enquête, et, plus tard, font entendre des réclamations. La notification qui sera faite à chacun d'eux individuellement, en même temps qu'elle offre une garantie sérieuse, rendra inadmissible toute réclamation postérieure à l'enquête.

Mesures particulières d'administration des syndicats ; jurisprudence. — *Mesures particulières.* — La loi de 1865 a omis de régler beaucoup de points relatifs à l'organisation et à l'administration des syndicats; ces omissions sont réparées par les arrêtés ou règlements individuels de chaque association. Une commission spéciale avait arrêté il y a quelques années des types de règlements qui n'ont pas été officiellement publiés; nous ne les reproduirons pas ici, ils seront mieux à leur place dans les articles spéciaux *curages, irrigations, desséchements.*

Il nous suffira de signaler les omissions principales de la loi.

Elle organise une assemblée générale, une commission syndicale et un directeur, et elle ne spécifie point leurs pouvoirs réciproques. Elle n'indique pas le mode des délibérations de la commission syndicale, ni les moyens auxquels il faudrait recourir si elle négligeait ou refusait de fonctionner.

Il est indispensable que les règlements particuliers s'occupent de tout cela; à cet effet, le conseil d'Etat s'est efforcé d'imiter les dispositions relatives à l'organisation municipale.

M. Aucoc a donné le texte du décret relatif à la société du canal d'irrigation du Pont du Fossé, dont voici les principales dispositions :

Le syndicat est formé de neuf membres, il est renouvelé tous les trois ans; pour remplacer les titulaires en cas d'absence ou de décès, il y a trois suppléants nommés comme eux. Le directeur est chargé de la surveillance générale des intérêts de la communauté et de la conservation des plans, registres et autres papiers; les instances et poursuites arrêtées en vertu des délibérations du syndicat sont faites par les soins du directeur et à sa diligence. Le syndicat est convoqué et présidé par le directeur; il doit être réuni sur la demande de deux de ses membres ou sur l'invitation directe du préfet. Les délibérations sont prises à la majorité des voix ; le président a voix prépondérante; la présence de cinq membres au moins est nécessaire pour la validité des délibérations. Lorsque les délibérations emportent des engagements financiers, elles ne peuvent être exécutées qu'après l'approbation du préfet. Le syndicat est chargé de veiller à la construction, à l'entretien et à l'amélioration des ouvrages, de désigner les experts, de faire rédiger et de discuter les projets, d'en surveiller l'exécution, de dresser le tableau de la répartition des dépenses, de préparer les budgets annuels, de contracter les emprunts qui devront être approuvés par l'assemblée générale et par le gouvernement, de contrôler et vérifier le compte administratif du directeur et la comptabilité du receveur. Le directeur est chargé de mandater les dépenses. Le rôle de l'assemblée générale, une fois les bases de l'association arrêtées, se réduit à la nomination des syndics et à l'approbation des emprunts.

La tendance a été de réduire le plus possible l'ingérence de l'administration supérieure dans les affaires des syndicats. Cependant, lorsqu'il y a lieu à expropriation pour l'exécution des travaux, il faut recourir à un décret déclaratif d'utilité publique.

Lorsqu'il y a subvention de l'Etat, les travaux doivent être approuvés par le ministre des travaux publics; ils doivent l'être par le préfet lorsqu'ils ont pour effet de modifier le régime des eaux. Toute délibération du syndicat, comportant des engagements financiers, doit être soumise à l'approbation du préfet, dans l'intérêt public de la perception de l'impôt, par la même raison qui limite chaque année le nombre des centimes additionnels que peuvent voter les départements et les communes.

Les emprunts de quelque importance doivent être autorisés par décret.

Les travaux des syndicats autorisés sont des travaux publics. — L'autorisation donnée par le gouvernement aux associations syndicales confère aux travaux qu'elles entreprennent le caractère de travaux publics et permet de recourir à l'expropriation ; le décret déclaratif d'utilité publique doit être précédé de l'enquête prévue par la loi du 3 mai 1841. L'enquête spéciale, organisée par le règlement ci-dessus rapporté du 17 novembre 1865, n'est pas considérée comme suffisante.

Les difficultés et contestations et les indemnités pour dommages résultant de l'exécution des travaux des associations syndicales autorisées sont réglées par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat.

Un recours pour excès de pouvoirs n'est pas recevable contre une décision ministérielle qui a disposé qu'à l'avenir il ne serait plus accordé aucune subvention sur les fonds du Trésor pour les travaux d'endiguement faits par un syndicat, alors que l'Etat a pris l'engagement par un décret de rapporter les titres de la dépense des travaux à exécuter. — La contestation soulevée par le syndicat portant sur le sens et l'exécution d'un engagement pris au nom de l'Etat relativement à des travaux publics, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient d'en connaître, et la décision ministérielle intervenue ne fait pas obstacle à ce que la difficulté soit portée devant lui. — 2 août 1870.

Lorsque les travaux ont été exécutés par les ingénieurs de l'Etat et avec son concours, et que ceux-ci ont apporté au plan primitif des modifications acceptées sans protestation ni réserve par les délégués du syndicat, l'Etat n'est pas responsable des conséquences de ces modifications ; il participe, pour sa part seulement, à l'accroissement des dépenses. — 24 juillet 1874.

Le conseil de préfecture, chargé d'évaluer un dommage causé par les travaux d'un syndicat, ne peut qu'allouer une réparation pécuniaire ; il ne peut ordonner la construction d'ouvrages destinés à empêcher le dommage à l'avenir. — 12 novembre 1875.

Un syndicat qui, pour des travaux d'approfondissement et d'élargissement du lit d'une rivière, a causé certains dommages à un pont communal, doit être condamné à payer une indemnité à la commune. — 6 décembre 1865.

Lorsque des travaux d'endiguement ont causé une dépréciation à des terrains compris dans le périmètre du syndicat, le propriétaire de ces terrains n'est pas fondé à réclamer une indemnité de ce chef, s'il a déjà fait valoir le préjudice dont il se plaint devant la commission spéciale de classement et ne s'est pas pourvu contre la décision par laquelle elle a statué sur sa réclamation : le réclamant alléguerait vainement qu'il a sollicité du syndicat l'exécution de certains ouvrages destinés à prévenir le dommage, si ces travaux n'ont pas fait l'objet d'engagements de la part du syndicat et n'ont pu, dès lors, exercer aucune influence sur le classement des terrains ; la réclamation ne pourrait être admise que dans le cas où un travail nouveau serait venu aggraver la position du réclamant, postérieurement à la décision de la commission spéciale. — 14 mars 1873.

Contestations avec les entrepreneurs. — Les contestations avec les entrepreneurs relèvent également du conseil de préfecture.

La résiliation d'un contrat intervenu entre des entrepreneurs et un syndicat doit être prononcée si l'une des conditions principales du contrat se trouve modifiée. Dans l'espèce, suppression du concours des ingénieurs des ponts et chaussées et de la subvention de l'Etat. Dommages-intérêts au profit des entrepreneurs. — 28 mars 1866.

Des malfaçons commises par l'entrepreneur d'un canal d'irrigation, par suite de l'inexactitude des profils donnés par le directeur du syndicat aux frais duquel les travaux sont exécutés, doivent être mises à la charge du syndicat.

Recouvrement des taxes. Difficultés y relatives. — Le recouvrement des rôles dressés par le syndicat, et approuvés par le préfet s'il y a lieu, se fait comme en matière de contributions directes.

D'ordinaire, on charge du recouvrement un percepteur des communes intéressées au syndicat ; mais tout autre caissier, agréé par le préfet, peut être désigné.

Quand un rôle a été rendu exécutoire par le préfet, celui-ci ne peut l'annuler pour lui en substituer un nouveau. — 9 mai 1878.

Quand un propriétaire est entré dans une association syndicale autorisée, il ne peut plus se refuser à payer les taxes en prétextant qu'il se retire de l'association, 2 mai 1873 ; mais il peut demander décharge si le défaut d'achèvement des travaux fait que ledit propriétaire n'en a pas profité. — 27 juin 1873.

Par suite de l'assimilation aux contributions directes, les taxes ne peuvent être attaquées que dans les trois mois de la publication du rôle, qui doit être faite conformément à la loi du 4 messidor an VII, 13 juin 1867, 2 juin 1869.

Si la publication n'a pas été faite, le délai de trois mois ne court qu'à dater de l'avertissement individuel donné au contribuable. — 29 janvier 1868.

A moins que l'acte d'association ne prescrive le recouvrement des taxes par douzièmes, le propriétaire qui réclame n'est pas tenu de joindre la quittance des douzièmes échus, et sa pétition est nonobstant recevable. — 28 juin 1869.

Le recours au conseil d'Etat en matière de contributions directes ayant lieu sans frais, il ne peut être alloué de dépens à la partie qui obtient décharge. — 2 mai 1873.

Les frais d'un procès sont répartis entre tous les membres de l'association, y compris celui qui a soutenu le procès et qui l'a gagné; la répartition de toutes les dépenses, suivant les bases de l'association, est en effet obligatoire. — 16 juin 1876, 14 mars 1873.

Lorsqu'une taxe, dont le conseil de préfecture a donné décharge, est rétablie par le conseil d'Etat, le syndicat n'a pas droit à des intérêts de retard. — 21 novembre 1873.

Les agents des contributions directes n'ont pas à intervenir dans les réclamations relatives aux taxes syndicales. — 22 août 1868.

Aux termes de l'art. 16 de la loi du 21 juin 1865, le conseil de préfecture est compétent pour connaître des contestations relatives à la répartition des taxes dues aux syndicats. — 6 avril 1870.

Décharge est accordée, aux propriétaires qui la réclament, des taxes imposées pour l'entretien d'ouvrages qui ont été déclarés en dehors de l'action du syndicat. — 17 juin 1873.

Le conseil de préfecture, saisi d'une demande en décharge de taxes syndicales, est compétent pour examiner et apprécier les dépenses du syndicat, même régulièrement votées par le syndicat et approuvées par le préfet. Les frais occasionnés par l'étude de l'extension du périmètre du syndicat, ont été faits dans l'intérêt de l'association existante, qui doit provisoirement les supporter, sauf répartition ultérieure, s'il y a lieu, entre tous les propriétaires compris dans le nouveau périmètre. — 29 février 1869.

Les frais d'études et honoraires dus à un ingénieur pour un projet non autorisé par le préfet et pour un travail ne rentrant pas dans les opérations pour lesquelles le syndicat a été constitué, ne peuvent être mis à la charge des membres de l'association syndicale. — 28 mai 1868.

D'après l'art. 18 de l'arrêté du gouvernement, en date du 24 floréal an VIII, les frais d'expertise, dans les recours en matière de contributions directes, ne sont mis à la charge du réclamant qu'autant que sa réclamation est rejetée. Dès lors, si le requérant obtient décharge partielle de la taxe, la totalité des frais d'expertise doit être mise à la charge du syndicat défendeur. — 26 juin 1869.

Lorsque, en vertu d'un décret rendu au contentieux, un syndicat est dissous, et que les propriétaires qui en faisaient partie, étant exonérés des taxes auxquelles ils étaient imposés, sont renvoyés devant l'administration, pour qu'il soit procédé, conformément à la loi du 16 septembre 1807, à la répartition des dépenses des travaux exécutés par le syndicat; lorsque, d'autre part, l'entrepreneur desdits travaux s'oppose à ce qu'il soit disposé à son préjudice des sommes restant dans la caisse du receveur du syndicat dissous, le préfet peut, sans excès de pouvoir, s'abstenir de délivrer immédiatement aux requérants un mandat pour le remboursement des taxes, dont décharge leur a été accordée par le conseil d'État. — 26 juin 1869.

C'est à tort que le conseil de préfecture se déclare incompétent pour connaître d'une demande en décharge de taxe syndicale, par le motif que les rôles avaient été approuvés par le préfet. Ce conseil, compétent pour statuer sur la demande en décharge, l'est aussi nécessairement pour rechercher si l'arrêté du préfet, portant approbation des rôles, a été régulièrement rendu, et si les dépenses que les taxes syndicales étaient destinées à couvrir étaient régulièrement faites.

S'il résulte de l'instruction qu'une partie des ressources du syndicat a été employée sans l'autorisation de l'administration à des travaux non prévus par le budget, et que ces travaux, employés dans l'intérêt spécial de quelques propriétaires, n'ont pas profité à la généralité des membres de l'association, ces membres sont fondés à soutenir qu'ils ne sauraient être tenus de contribuer aux dépenses desdits travaux. — 1er mai 1869.

Lorsqu'un arrêt du conseil d'État a accordé à un propriétaire décharge de la taxe entière à laquelle il avait été imposé, il y a lieu d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture qui, par voie de mutation de cote, a transféré à la charge d'une autre personne la partie de la taxe afférente à une parcelle comprise par erreur dans la taxe du premier propriétaire. — 10 avril 1869.

Lorsqu'un arrêté du conseil de préfecture a reconnu, qu'en vertu d'un arrêt de l'ancien conseil souverain du Roussillon, une parcelle était inscrite sur le rôle d'un syndicat, cette décision a l'autorité de la chose jugée entre les parties. Dès lors, un syndicat voisin n'est pas fondé à soutenir qu'à chaque émission de rôle, le conseil de préfecture peut être appelé à déterminer de nouveau à quel syndicat appartient la parcelle, sauf audit syndicat voisin à se pourvoir, s'il s'y croit fondé, par telles voies et devant telle autorité que de droit, pour faire modifier le périmètre de son association. — 10 mars 1869.

L'arrêté par lequel le préfet fixe la part contributive d'un propriétaire dans les dépenses du syndicat, ne fait pas obstacle à ce que ledit requérant, s'il s'y croit fondé, porte sa réclamation devant le conseil de préfecture; mais cet arrêté ne peut être attaqué directement devant le conseil d'État pour excès de pouvoirs, en vertu de la loi des 7-14 octobre 1790. — 9 février 1870.

Division d'un syndicat en plusieurs syndicats. — Lorsqu'un syndicat général a été divisé, par décret, en plusieurs associations syndicales distinctes et que le décret impose à celles-ci l'obligation de dresser un plan par-

cellaire, de déterminer le périmètre et la classification des terrains, et de soumettre le tout à une enquête, l'inexécution de ces conditions entache d'irrégularité les taxes arrêtées par un des syndicats nouveaux, d'après les bases précédemment établies pour l'ancien syndicat général. — Décharge accordée, 2 février 1877.

Lorsqu'un syndicat a été divisé par décret en plusieurs associations distinctes, et que ce décret impose à celles-ci l'obligation de dresser un plan parcellaire, de déterminer le périmètre et le classement des terrains, et de soumettre le tout à une enquête, le fait qu'à la suite de cette enquête, le périmètre et le classement sont restés les mêmes que ceux adoptés par l'ancien syndicat général, n'est pas de nature à entacher d'irrégularité les taxes arrêtées par un des syndicats nouveaux d'après ces bases. — 2 mars 1877.

Syndicat irrégulièrement constitué. — Le syndicat des usagers d'un canal d'irrigation, dont la composition est irrégulière (syndicat comprenant parmi ses neuf membres, quatre propriétaires ou locataires d'usines, au lieu d'un seul qui avait le droit d'en faire partie d'après le décret constitutif), n'est recevable ni à réclamer des propriétaires du canal devant le conseil de préfecture le remboursement du prix de travaux exécutés pour perfectionner l'alimentation du canal, ni à demander devant le conseil d'État l'interprétation des actes de concession. — Le même syndicat ne peut procéder valablement à la répartition des dépenses entre les membres de l'association, et il doit être accordé aux réclamants décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés. Les réclamants ne peuvent obtenir une condamnation de dépense contre le syndicat, les recours en cette matière étant exercés sans frais. — 27 janvier 1865.

Lorsqu'un syndicat est irrégulièrement constitué, les demandes en décharge de taxe doivent être accueillies, mais il ne peut être alloué de dépens aux requérants, les recours pouvant être présentés sans frais. Les membres du syndicat peuvent toujours se pourvoir devant l'administration, en vertu d'un nouveau décret rendu conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807, pour qu'il soit procédé à la répartition des dépenses entre les intéressés. — 20 mai 1868.

Lorsque le décret impérial constitutif d'une association syndicale pour travaux défensifs a été rapporté, on doit annuler, par voie de conséquence, une décision de commission spéciale et un arrêté du conseil de préfecture, qui ont statué sur les oppositions à la fixation du périmètre de l'association, au classement des terrains et à la détermination de l'intérêt proportionnel des classes. — 9 juin 1868.

Certains propriétaires compris dans une association syndicale ne sont pas fondés à demander que leurs parcelles soient distraites du périmètre de l'association, sous prétexte que le syndicat aurait été irrégulièrement constitué, alors qu'il est démontré que ce syndicat n'est que la continuation d'une association régulière antérieure. — 14 janvier 1869.

Lorsque les auteurs du requérant ont fait, pendant plus de quarante ans, partie de l'association syndicale volontairement et sans réserve, et ont payé sans opposition, pendant toute cette période, les cotisations mises à leur charge; lorsque, d'autre part, le requérant n'est compris dans l'association que pour des propriétés qui viennent de ses auteurs, il n'est pas fondé à demander la décharge de la taxe qui lui a été imposée, sous le prétexte que le candidat a été irrégulièrement constitué. — 21 juillet 1869.

Questions diverses de compétence. — Les plus importantes parmi les questions de compétence ont été examinées précédemment; il ne reste à citer que quelques cas exceptionnels.

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur les réclamations dirigées contre les élections des membres d'un syndicat institué en vertu de la loi du 21 juin 1865. Aucune disposition législative n'a attribué aux conseils de préfecture la connaissance de ces demandes. — 18 décembre 1874.

A défaut d'une loi spéciale, les contestations de ce genre doivent être portées devant le ministre, sauf recours au conseil d'État.

Les contestations sur les droits et devoirs respectifs, résultant pour les parties de l'acte d'association, relèvent du conseil de préfecture. — 17 février 1865.

Les dommages et contestations pour travaux exécutés en dehors de la mission du syndicat, sans autorisation de l'administration, relèvent des tribunaux civils.

Aux termes de l'art. 26 de la loi du 21 juin 1865, il appartient aux conseils de préfecture de connaître des contestations qui, antérieurement à cette loi, étaient jugées par les commissions spéciales. En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les contestations existant entre un syndicat et une compagnie de chemin de fer, relativement à la création d'un périmètre spécial pour l'entretien d'une champtourne. — 7 septembre 1869.

Juridiction pour les associations libres. — Tous litiges soulevés par les associations libres, ou à l'occasion de ces associations, relèvent des tribunaux civils.

ASSURANCES.

L'assurance est un contrat par lequel une personne, l'assureur, s'engage à indemniser une autre personne, l'assuré, du dommage

éventuel que pourra lui causer une circonstante fortuite d'une nature déterminée.

L'assurance la plus ordinaire est celle qui a pour but les risques d'incendie; mais on contracte également des assurances contre la grêle, la mortalité des bestiaux, les accidents de tous genres. Enfin, les assurances sur la vie ont pour but de constituer un capital ou une rente qui seront délivrés à l'assuré lorsqu'il atteindra un certain âge, ou à ses héritiers lors de sa mort.

L'indemnité, généralement périodique, payée par l'assuré à l'assureur, s'appelle prime d'assurance, et le contrat qui les lie l'un à l'autre porte le nom de *police d'assurance*.

On distingue les assurances à primes fixes et les assurances mutuelles; dans les premières, la prime est déterminée à l'avance; l'assureur court un aléa, car l'ensemble des primes peut se trouver inférieur au total des indemnités; dans les secondes, les assureurs sont en même temps les assurés; des personnes se réunissent en société et mettent en commun des cotisations calculées à tant pour cent de la valeur des biens assurés par chacun; les sinistrés se partagent le fonds commun; s'il y a un boni, il est mis en réserve ou réparti entre tous les intéressés; s'il y a un déficit, les sinistrés ne reçoivent pas le montant intégral de leurs pertes, mais seulement un tant pour cent.

Les assurances à primes fixes sont des entreprises commerciales; les assurances mutuelles sont des entreprises purement civiles.

D'après la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés, les sociétés d'assurances n'ont pas besoin d'autorisation préalable; elles doivent seulement se conformer au règlement du 22 janvier 1868. Seules, les sociétés d'assurances sur la vie, mutuelles ou à primes, restent soumises à l'obligation de l'autorisation préalable du gouvernement.

La loi du 11 juillet 1868 a créé deux caisses d'assurances, l'une en cas de décès, et l'autre en cas d'accidents résultant de travaux agricoles et industriels. Ces deux caisses sont gérées par la caisse des dépôts et consignations. Les sommes assurées sur une tête, en cas de décès, ne peuvent dépasser 3,000 francs; elles sont incessibles et insaisissables jusqu'à concurrence de la moitié. Les assurances, en cas d'accident, sont faites par année; chaque année, l'assuré verse à son choix 8, 5 ou 3 fr.; les ressources de la caisse comprennent, outre les cotisations, une subvention de l'Etat à inscrire annuellement au budget, etc., les dons et legs faits à la caisse. Les pensions viagères à servir aux assurés sont différentes, suivant qu'il s'agit : 1° d'accidents ayant occasionné une incapacité absolue de travail; 2° d'accidents ayant occasionné une incapacité permanente du travail de la profession. Les pensions viagères sont payées par la caisse des retraites, suivant son tarif, au moyen d'un capital versé par la caisse d'assurances, et égal à 640 fois le montant de la cotisation versée par l'assuré lorsqu'il s'agit des accidents de la première classe; la pension est de moitié pour les accidents de la seconde classe. En cas de mort par accident, des secours sont alloués à sa veuve, à ses parents sexagénaires, ou à ses enfants mineurs.

Les caisses d'assurances instituées par la loi de 1868 pouvaient trouver un certain développement dans les entreprises de travaux publics; il n'en a rien été.

ATELIERS DE CHARITÉ.

A la suite des calamités publiques, disettes, guerres, révolutions, il arrive que des ouvriers en grand nombre se trouvent sans travail et sans moyen d'existence; pour les occuper et les nourrir, l'administration entreprend alors, par voie de régie, des travaux peu urgents; elle organise ce qu'on appelle des *ateliers de charité*.

Il faut rechercher dans ce cas les travaux qui, pour la moindre dépense, permettent d'occuper le plus de monde possible, sans exiger ni matière première, ni outillage spécial; c'est donc aux travaux de terrassements qu'il faut s'attacher de préférence.

Les ateliers de charité, composés d'ouvriers appartenant à tous les corps d'état, ne donnent qu'un travail médiocre et très coûteux; ils constituent donc une détestable opération économique, et c'est un remède extrême auquel il ne faut recourir que dans les cas urgents, surtout lorsqu'il doit être appliqué sur une vaste échelle.

« Comme mesure temporaire, dit F. Bastiat, dans un temps de crise, pendant un hiver rigoureux, cette intervention des contribuables agit dans le même sens que les assurances; elle prend du travail et des salaires sur les temps ordinaires, pour en doter, avec perte, il est vrai, des époques difficiles. Comme mesure permanente, générale, systématique, ce n'est autre chose qu'une mystification ruineuse, une impossibilité, une contradiction qui montre *un peu* de travail stimulé, qu'on voit, et cache *beaucoup* de travail empêché qu'on ne voit pas. »

ATELIERS INSALUBRES.

Voyez *Établissements insalubres*.

ATTACHEMENTS.

« Dans la langue des ponts et chaussées, l'attachement est un acte journellement employé pour constater les travaux faits pour le compte de l'administration. On l'appelle ainsi, probablement, parce que son caractère essentiel est de lier deux intérêts réciproques, celui de l'entrepreneur qui a exécuté les travaux, et

celui de l'État, qui dès lors en doit le prix. Quoi qu'il en soit, lorsque l'attachement a été régulièrement formulé par le conducteur d'un chantier, et ensuite reconnu exact par l'entrepreneur, il devient un acte synallagmatique, dont l'importance est facile à concevoir, puisqu'il fixe des droits respectifs. L'administration ne saurait donc mettre trop de soin à ce que ces sortes d'actes soit faits dans les meilleures conditions possibles de célérité, de précision, d'authenticité, d'exactitude et même d'uniformité.

« Il sera très utile, sans doute, d'exiger que les conducteurs dressent, dorénavant, ces actes avec la plus grande ponctualité; qu'ils les inscrivent, non plus sur des feuilles volantes, mais sur des carnets portatifs; que les faits inscrits sur ces carnets soient liés entre eux par l'enchaînement des dates; enfin, qu'on imprime un caractère obligatoire à la tenue de ces carnets, et un type uniforme à leur rédaction.

« Dès qu'une livraison a été reçue par un agent public, dès qu'une portion de travail, dont le prix se mesure sur une quantité, est accomplie pour le compte de l'État, il y a dépense faite; quand même le payement ne serait pas effectué, il y a créance ouverte à des tiers contre le Trésor.

« Une comptabilité administrative n'est fidèle qu'autant qu'elle constate tous les faits à mesure qu'ils se réalisent; elle n'est rassurante qu'autant qu'elle inscrit ces faits sur un registre authentique, et sans possibilité ultérieure d'y être changés; enfin, elle n'est irrécusable qu'autant que chacun des faits enregistrés dans ses descriptions quotidiennes peut être justifié par des pièces probantes. »

Ces quelques lignes, extraites du rapport du 10 août 1849, présenté par la commission de comptabilité des travaux publics, font bien comprendre toute l'importance du carnet d'attachements; c'est surtout grâce à lui que la comptabilité des ponts et chaussées est inattaquable au point de vue de l'exactitude et de l'honnêteté.

Mais, si l'invention du carnet d'attachements a rendu de grands services à l'administration des travaux publics, n'est-il point facile de l'appliquer aux travaux privés? Que de procès, que de difficultés, n'éviterait-on pas si, dans toute entreprise, le propriétaire avait soin de constater chaque jour les fournitures et le travail faits, en les enregistrant contradictoirement avec l'entreprise!

Le cahier des clauses et conditions générales de 1866 s'exprime comme il suit sur la tenue des attachements :

« Les attachements sont pris au fur et à mesure de l'avancement des travaux, par l'agent chargé de leur surveillance, en présence de l'entrepreneur et contradictoirement avec lui; celui-ci doit les signer au moment de la présentation qui lui en est faite.

« Lorsque l'entrepreneur refuse de signer ces attachements, ou ne les signe qu'avec réserve, il lui est accordé un délai de dix jours, à dater de la présentation des pièces, pour formuler, par écrit, ses observations. Passé ce délai, les attachements sont censés acceptés par lui, comme s'ils étaient signés sans réserve. Dans ce cas, il est dressé procès-verbal de la présentation et des circonstances qui l'ont accompagnée; ce procès-verbal est annexé aux pièces non acceptées.

« Les résultats des attachements inscrits sur les carnets ne sont portés en compte qu'autant qu'ils ont été admis par les ingénieurs. »

ATTERRISSEMENTS.

Voyez *Alluvions*.

AUDITEURS AU CONSEIL D'ÉTAT.

D'après l'art. 4 de la loi du 24 mai 1872, les auditeurs au conseil d'État sont divisés en deux classes, comprenant : la première dix et la seconde vingt auditeurs.

Les auditeurs sont nommés au concours.

Le concours pour la nomination des auditeurs est régi par deux règlements d'administration publique du 14 octobre 1872 et du 12 août 1874.

Nous ne citerons que l'art. 5 du premier de ces règlements, relatif aux auditeurs de 2e classe :

« Nul ne pourra se faire inscrire en vue du concours, 1° s'il n'est Français jouissant de ses droits; 2° s'il a, au 1er janvier de l'année du concours, moins de vingt et un ans ou plus de vingt cinq ans; 3° s'il ne produit soit un diplôme de licencié en droit, ès sciences ou ès lettres, obtenu dans une des facultés de la République, soit un diplôme de l'École des chartes, soit un certificat attestant qu'il a satisfait aux examens de sortie de l'école polytechnique, de l'école nationale des mines, de l'école nationale des ponts et chaussées, de l'école centrale des arts et manufactures, de l'école forestière, de l'école spéciale militaire ou de l'école navale, soit un brevet d'officier dans les armées de terre et de mer. »

AUGMENTATIONS DE DÉPENSES.

« Les travaux en augmentation, dit Tarbé de Vauxclairs, sont des ouvrages que l'auteur du projet n'a pas compris au devis, soit par omission, soit parce que l'administration supérieure les a exigés en cours d'exécution, soit enfin parce qu'ils ont été imposés par des causes de force majeure.

« Le prix en est toujours dû à l'entrepreneur, lorsqu'il a été autorisé à les exécuter; mais quelquefois il en résulte des accroissements de dépense considérables. Le public en est bientôt instruit, et la malveillance, toujours

avide de signaler de prétendus abus, ne manque pas de saisir une si belle occasion d'attaquer les agents de l'administration.

« Il n'est pas toujours possible de se rendre un compte parfaitement exact des dépenses à faire. Cependant, il faut reconnaître que les ingénieurs, qui joignent à l'expérience un grand esprit d'ordre et d'observation, ne se trompent guère sur l'estimation des ouvrages.»

Dans un projet ordinaire bien étudié, la somme à valoir doit toujours, à moins de circonstances exceptionnelles, suffire au payement des travaux imprévus.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 15 *juillet* 1850. *Mode à suivre pour la justification des augmentations de dépense.*

Monsieur le préfet, MM. les ingénieurs sont appelés fréquemment à justifier d'excédants de dépense dont les causes se révèlent seulement en cours d'exécution des projets approuvés. J'ai reconnu le besoin de rappeler à ce sujet les instructions déjà données par l'administration, et de poser des règles uniformes pour le mode de justification de ces dépenses supplémentaires, toujours si regrettables alors même qu'elles résulteraient de circonstances impossibles à prévoir avant l'exécution des travaux.

En principe, dès que MM. les ingénieurs reconnaissent la nécessité de dépasser le montant des dépenses autorisées, ils doivent dresser un état motivé des augmentations prévues, et en attendre l'approbation avant de donner aucun ordre à l'entrepreneur. L'administration se trouve alors à même d'exercer avec toute latitude son contrôle sur les propositions qui lui sont soumises. On ne doit s'écarter de cette règle que dans des cas exceptionnels où le délai de l'approbation préalable présenterait de très graves inconvénients, ou bien encore lorsque les augmentations doivent résulter de l'application de l'art. 59 du devis général des travaux de routes, qui prévoit et autorise, au besoin, une nouvelle classification des déblais à mesure de l'exécution. Cependant, le plus souvent, les états justificatifs d'augmentation de dépense ne sont présentés qu'après l'exécution des travaux, c'est-à-dire quand les faits sont accomplis et quand l'examen sollicité ne peut plus offrir un contrôle efficace. Sous ce premier point de vue déjà, il importe que MM. les ingénieurs ne s'écartent plus désormais des instructions.

D'un autre côté, les justifications sont souvent incomplètes, et le conseil des ponts et chaussées n'y trouve pas tous les renseignements dont il aurait besoin pour donner son avis en parfaite connaissance de cause. De là de fréquents renvois pour complément d'instruction, et des retards préjudiciables à la fois au bien du service et aux intérêts des entrepreneurs. Pour qu'il n'en soit plus ainsi, MM. les ingénieurs devront, à l'avenir, justifier tout excédant de dépense fait ou à faire au moyen d'un tableau dressé dans la forme ci-après indiquée :

NATURE des ouvrages	OUVRAGES autorisés			OUVRAGES dont l'exécution est proposée			AUGMENTATION de dépense		DIMINUTION de dépense		OBSERVATIONS
	Quantités	Prix prévus	Dépenses	Quantités	Prix appliqués	Dépenses	Par article	Par section de l'avant-métré	Par article	Par section de l'avant-métré	
(A)							(B)		(C)		
Totaux											

(A) On devra suivre dans cette colonne l'ordre des sections de l'avant-métré.
(B, C) On pourra se dispenser de remplir ces deux colonnes lorsque les augmentations correspondant aux divers articles d'une même section seront toutes dues à une même cause qui sera indiquée dans le rapport.

MM. les ingénieurs produiront, à l'appui de ce tableau, un rapport dans lequel ils donneront les explications qui n'auraient pas pu entrer dans le cadre du tableau ci-dessus; ils résumeront dans ce rapport les principaux changements introduits ou à introduire au projet, en groupant ensemble les articles analogues et en ayant soin de distinguer les augmentations qui seraient la conséquence de ces changements de celles qui seraient le résultat nécessaire de l'application de l'art. 59 précité du devis des routes; si les travaux sont exécutés, ils exposeront les motifs d'urgence qui n'ont pas permis d'attendre l'approbation préalable de l'administration. Lorsque l'augmentation de dépense résultera du règlement définitif des comptes d'une entreprise, il conviendra de joindre au tableau à colonnes dont je viens de donner le modèle le compte final appuyé du métré complet des ouvrages. Chaque fois qu'il s'agira de modifications de quelque importance aux projets approuvés, MM. les ingénieurs devront, en outre, appuyer leurs propositions ou leurs comptes rendus de dessins spéciaux pour les ouvrages d'art, et de nivellements et profils en travers pour les terrassements.

Enfin, monsieur le préfet, les augmentations de dépense qui peuvent surgir en cours d'exécution sont de deux espèces bien distinctes, et dont il doit toujours être rendu compte séparément. La première espèce comprend les suppléments d'ouvrages ordonnés par les ingénieurs et évalués aux prix de l'adjudication. L'entrepreneur reste naturellement étranger à la justification des excédants de cette nature. L'autre espèce comprend les augmentations à accorder à l'entrepreneur *en dehors des conditions rigoureuses du marché*. Dans ce cas, l'initiative doit toujours être laissée à l'entrepreneur. C'est à lui à formuler avec précision le chiffre et le motif de chacune des augmentations qu'il réclame. Les ingénieurs discutent ensuite dans un rapport le mérite de chacun de ces chefs de réclamation et prennent des conclusions motivées.

C'est ici le lieu, monsieur le préfet, de recommander à MM. les ingénieurs la plus grande réserve vis-à-vis des entrepreneurs lorsque ceux-ci, par suite de modifications apportées au projet ou de toute autre circonstance imprévue, demandent soit l'augmentation de certains prix, soit la résiliation partielle ou totale de l'adjudication.

Il ne faut pas que, mus par le désir, louable en lui-même, d'éviter un ralentissement ou une suspension momentanée des travaux, MM. les ingénieurs engagent l'entrepreneur à les continuer, en lui laissant espérer des conditions plus favorables ou des indemnités auxquelles son marché ne lui donnerait pas un droit bien évident, et qui pourraient plus tard être refusées par l'administration. Les adjudications publiques perdraient complètement leur véritable caractère, et les avantages de la concurrence seraient illusoires si, quand toutes les conditions du marché sont devenues définitives, l'administration s'en écartait pour revenir sur les prix consentis et indemniser les entrepreneurs *par la voie gracieuse*. C'est une tendance contre laquelle MM. les ingénieurs ne sauraient trop se prémunir. Toute promesse faite dans ce sens aux adjudicataires expose MM. les ingénieurs à des récriminations qui ne sont pas sans apparence de fondement, lorsque l'administration, se renfermant, comme elle le doit, dans l'application du droit strict, repousse leurs propositions. Ils engagent d'ailleurs ainsi leur responsabilité vis-à-vis de l'administration.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 23 *juillet* 1851. *Augmentations de dépense*. (Extrait.)

« Bien que le cahier des clauses et conditions générales laisse à MM. les ingénieurs la faculté d'ordonner, sous leur responsabilité, les changements qu'il leur paraît utile d'apporter au devis, ma correspondance les avertit tous les jours qu'à moins d'une urgence véritable, ils doivent soumettre préalablement ces changements à l'approbation de l'administration supérieure. La législation qui régit aujourd'hui les finances de l'Etat m'oblige à insister sur mes recommandations. L'art. 9 de la loi du 15 mai 1850 porte qu'aucune dépense ne pourra être ordonnée ou liquidée sans qu'un crédit ait été ouvert par une loi, et que toute dépense non créditée ou portion de dépense dépassant le crédit sera laissée à la charge personnelle du ministre contrevenant; la responsabilité ministérielle exige donc qu'après avoir approuvé un projet de travaux, l'administration puisse exercer à chaque instant son contrôle sur les circonstances de l'exécution, et principalement sur les modifications qui devraient entraîner une augmentation de dépenses. Je désire que MM. les ingénieurs se pénètrent bien de l'importance de ce contrôle; je les invite formellement à ne prescrire aucun changement dans les devis qu'après avoir exposé leurs motifs à l'administration supérieure, et obtenu son approbation; je n'excepte de cette règle que les cas d'urgence où la suspension momentanée des travaux pourrait compromettre le succès de l'entreprise, et, dans ces cas mêmes, MM. les ingénieurs doivent me rendre immédiatement compte des ordres qu'ils ont cru devoir donner, et m'adresser toutes les explications propres à en justifier la nécessité.

« Je vous prie, monsieur le préfet, de me prêter votre concours pour veiller à l'exécution de ces instructions, qui touchent à un haut degré aux intérêts de l'Etat. »

AVAL.

En un point donné, l'aval (*ad vallem*, vers la vallée) est la direction dans laquelle les eaux s'écoulent naturellement.

AVANT-MÉTRÉ.

Le projet d'un travail quelconque étant arrêté, il faut évaluer la dépense qui en résultera, et la première opération à faire est de calculer les quantités de chaque nature d'ouvrages. Cette opération est exposée dans tous ses détails à l'*avant-métré*, qui renferme les éléments et les résultats de chaque calcul élémentaire.

L'*avant-métré* ne doit pas se confondre avec le *métré;* celui-ci est postérieur, celui-là est antérieur à l'exécution du travail; le premier mesure les ouvrages prévus, le second les ouvrages exécutés; c'est le métré définitif qui seul sert de base au décompte.

Dans un projet bien étudié, il ne doit exister que des différences minimes entre l'avant-métré et le métré définitif.

Dans le but d'accélérer les calculs de l'avant-métré et pour éviter les erreurs, quelques ingénieurs ont l'habitude d'arrondir en les forçant les dimensions des ouvrages et parties d'ouvrages; nous ne pensons pas que cette méthode doive être adoptée, mieux vaut prendre tout d'abord les véritables dimensions d'exécution, car les calculs effectués serviront presque tous à l'établissement du métré définitif et il vaut mieux avoir immédiatement des résultats exacts que de se contenter de résultats approchés.

Par *circulaire du* 18 *janvier* 1836, le ministre des travaux publics a prescrit un modèle uniforme d'imprimés pour la rédaction des projets. — Voir *Projet* (*pièces d'un*).

Le modèle d'avant-métré comporte trois sections :

Première section. — Terrassements.

§ 1. — Cube des déblais et remblais, classification des déblais suivant les diverses natures de terrain.

§ 2. — Mouvement des terres.

Deuxième section. — Chaussées, caniveaux et cassis.

Troisième section. — Ouvrages d'art.

Les colonnes de cette troisième section sont les suivantes :

1. Désignation des ouvrages et parties d'ouvrages et indication de leur nature;

2. Nombre des parties ou pièces semblables;

3, 4, 5. Dimensions réduites, longueur, largeur, hauteur ou épaisseur;

6, 7. Surfaces auxiliaires, définitives;

8, 9. Cubes auxiliaires, définitifs;

10. Poids.

Ces colonnes suffisent pour l'avant-métré d'un ouvrage quelconque, car tous les travaux et fournitures se payent au nombre de pièces semblables, à la longueur, à la surface, au volume ou au poids.

Nous ne pouvons entrer ici dans les détails relatifs à la rédaction des calculs de terrassements; on en saisira le mécanisme à la seule inspection du modèle, nous reproduirons seulement la circulaire du 15 juin 1836.

Circulaire du Directeur général des ponts et chaussées, du 15 *juin* 1836.

Monsieur, dans la formule intitulée : *Avant-métré des travaux,* que j'ai eu l'honneur de vous adresser avec ma circulaire du 18 janvier dernier, se trouve un tableau relatif à la détermination du mouvement des terres. La manière de faire usage de ce tableau ayant présenté quelque embarras à quelques-uns de MM. les ingénieurs dans le cas où les déblais, sans être en excès, fournissent des matériaux qui peuvent trouver leur emploi dans la construction des chaussées ou des ouvrages d'art, je crois nécessaire, pour lever toute incertitude à cet égard, d'indiquer en peu de mots comment, dans la rédaction des formules, l'on a entendu que l'on se servirait du tableau pour le cas dont il s'agit.

Lorsqu'on pourra prévoir que, dans les déblais répondant à un profil et figurant dans la 4e colonne du tableau du mouvement des terres, il se trouvera une certaine quantité de matériaux qui, au lieu d'être portés en remblais, devront être réservés pour être employés dans les chaussées ou dans les travaux d'art, on portera le cube de ces matériaux dans cette même 4e colonne, en l'écrivant sous le cube total des déblais répondant au profil où lesdits matériaux doivent se trouver : on retranchera l'un des cubes de l'autre, et le reste indiquera la partie des déblais qui doivent être employés comme remblais; ce reste figurera dès lors à ce titre, dans les autres colonnes du tableau, comme tous les autres déblais, et la distribution s'en opérera comme à l'ordinaire : ainsi on le comparera au cube des remblais du même profil, et on reportera la différence, soit dans la 7e, soit dans la 9e colonne.

Quant au cube réservé qui aura été, comme je l'ai dit, porté dans la 4e colonne, il devra figurer une seconde fois dans la 12e colonne, et l'indication du lieu de son emploi sera mise dans la 14e colonne.

Il faudra toutefois avoir soin, lorsque le cas dont je parle se présentera, d'effacer, dans le titre commun aux colonnes 11 et 12 et dans celui de la 14e colonne, les mots *en excès* qui ne s'appliquent plus à ceux des profils où il y a ainsi des déblais à réserver.

AVANT-PROJET.

Lorsque l'exécution d'un travail n'est pas arrêtée, et qu'on se propose seulement de s'éclairer sur la possibilité de ce travail, sur la dépense qu'il entraînera, sur le choix à faire entre divers tracés ou diverses solutions, il est rare que l'on rédige un projet complet et détaillé qui quelquefois demanderait un temps considérable.

On se contente d'un avant-projet, qui n'entre point dans les derniers détails de construction et qui dans ses calculs ne comporte que des chiffres arrondis.

Cela ne veut pas dire qu'on ne doit pas rechercher l'exactitude dans les avant-projets; il faut, au contraire, s'en préoccuper le plus possible, tout en ayant recours aux méthodes expéditives de calcul et d'estimation.

La connaissance du prix de revient des ouvrages analogues à celui dont on s'occupe, est également un guide précieux en cette matière.

Le 14 janvier 1850, le ministre des travaux publics a adressé aux préfets un programme pour la rédaction des projets et avant-projets; on le trouvera au mot *Projets (rédaction des)*. Nous n'avons donc pas à nous en occuper ici.

Les demandeurs de concession, les Compagnies qui se présentent pour l'exécution des travaux publics, apportent souvent des avant-projets absolument indignes de ce nom, ou réduits à une telle simplicité qu'on ne saurait leur accorder aucune confiance.

Ces avant-projets ne doivent pas être accueillis; il faut qu'ils soient complétés conformément aux art. 2 et 3 de l'ordonnance du 18 février 1834 relative aux enquêtes préparatoires des déclarations d'utilité publique :

2. L'enquête pourra s'ouvrir sur un avant-projet où l'on fera connaître le tracé général de la ligne des travaux, les dispositions principales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses.

S'il s'agit d'un canal, d'un chemin de fer ou d'une canalisation de rivière, l'avant-projet sera nécessairement accompagné d'un nivellement en longueur et d'un certain nombre de profils transversaux, et si le canal est à point de partage, on indiquera les eaux qui doivent l'alimenter.

3. A l'avant-projet sera joint, dans tous les cas, un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise et les avantages qu'on peut s'en promettre; on y annexera le tarif des droits dont le produit serait destiné à couvrir les frais des travaux projetés, si ces travaux devaient devenir la matière d'une concession.

AVIS.

En matière administrative, l'avis est l'opinion émise sur une affaire par un fonctionnaire ou une autorité, afin d'éclairer l'administration supérieure.

Les ingénieurs, dans leurs rapports, émettent des avis; il en est de même dans certains cas, des préfets et des conseils de préfecture.

Un avis n'est pas une décision. — Un avis n'est donc susceptible d'aucun recours contentieux.

Jusqu'en 1872, le conseil d'Etat n'émettait que des avis, même en matière contentieuse; ces avis ne devenaient des arrêts qu'après avoir été approuvés par décret du chef de l'Etat. — La loi nouvelle donne au conseil le droit de rendre des arrêts en matière contentieuse; mais, pour éviter tout empiétement sur le pouvoir administratif, la loi a réservé aux ministres le droit de porter devant le tribunal des conflits toute affaire qui, portée devant la section du contentieux, ne ferait pas, suivant eux, partie du contentieux administratif.

Le conseil d'Etat continue à émettre des avis toutes les fois qu'il est consulté par l'administration supérieure.

AVOCAT.

A le titre d'avocat celui qui, possédant le grade de licencié en droit, a prêté le serment prescrit par la loi.

L'avocat a le droit de plaider et de conseiller les parties devant les cours et tribunaux.

L'ordre des avocats d'un tribunal ou d'une cour comprend l'ensemble des avocats inscrits au tableau de ce tribunal ou de cette cour.

Il existe un conseil de discipline, ou conseil de l'ordre, élu pour un an par les avocats inscrits au tableau; à la tête de ce conseil est le *bâtonnier*, élu également à la majorité absolue par les avocats inscrits au tableau.

Avant d'être inscrits au tableau, les avocats font un stage, sont stagiaires, pendant trois ans. — Pour être admis au stage il faut être Français, jouir de ses droits civils et politiques, avoir obtenu devant une faculté française le grade de licencié en droit, être agréé par le conseil de l'ordre et être admis à prêter à l'audience le serment professionnel.

Les avocats près d'une cour peuvent plaider par toute la France; les avocats près d'un tribunal ne peuvent plaider que devant les tribunaux et la cour d'assises du département.

AVOCAT AU CONSEIL D'ÉTAT.

L'art. 1er de l'ordonnance du 10 septembre 1817 a réuni en un seul corps l'ordre des avocats au conseil d'Etat et celui des avocats à la cour de cassation. Les deux fonctions sont devenues indivisibles et ceux qui les exercent portent le titre d'*avocats au conseil d'Etat et à la cour de cassation*.

Ces avocats, chargés en même temps de la procédure, cumulent l'office d'avoué et celui d'avocat.

Leur ministère est obligatoire devant le conseil d'État en matière contentieuse, sauf en matière de recours pour excès de pouvoirs, de contributions directes, de subventions industrielles, de taxes de curage, de pavage et d'affouage; ils ont également le privilège d'instruire les affaires contentieuses près des ministères de l'intérieur, de la justice et des finances et près du conseil des prises.

Leur ministère est obligatoire devant la cour de cassation, seulement en matière civile; il est facultatif en matière correctionnelle et criminelle et en matière d'expropriation publique.

L'ordre comprend soixante membres qui nomment un conseil de discipline composé d'un président, de deux syndics, d'un secrétaire trésorier et de six membres.

Les avocats au conseil, étant officiers ministériels, sont nommés par le chef de l'Etat; tout titulaire peut présenter son successeur, c'est-à-dire vendre sa charge.

Les candidats doivent être âgés de vingt-cinq ans, jouir de leurs droits civils et politiques, avoir accompli un stage de trois ans comme avocats, être agréés par le conseil de l'ordre et par la cour de cassation, prêter serment devant le conseil d'Etat et devant la cour, verser un cautionnement de 7,000 fr.

D'après le décret du 22 juillet 1806, les ministres ne sont pas forcés de présenter les affaires par le ministère d'un avocat au conseil.

Dans les affaires importantes, on fera bien de ne pas user de la dispense; il vaut mieux, en effet, payer les honoraires d'un avocat que de s'exposer à voir une affaire échouer pour avoir été mal présentée ou défendue d'une manière insuffisante. — Nous en avons eu l'exemple en matière de subventions industrielles pour les chemins vicinaux; toutes les fois que les communes ont fait comme les particuliers et ont eu recours à un avocat, leurs intérêts ont été mieux défendus, leurs droits et les circonstances des affaires mieux expliqués et elles ont eu plus souvent gain de cause.

AVOUÉ.

Les avoués sont des officiers ministériels, ayant seuls le droit de représenter les parties en matière civile devant les cours et tribunaux. Ils sont mandataires légaux des parties qui les ont choisis et qui sont liés par leurs déclarations; ils n'ont pas à justifier de leur mandat.

Leur ministère n'est obligatoire qu'en matière civile. Un avoué ne peut exercer qu'auprès du tribunal auquel il est attaché.

Les avoués ont remplacé les anciens procureurs; la loi du 28 avril 1816 les a astreints à un cautionnement. Ils sont nommés par le chef de l'Etat, et peuvent présenter leur successeur, ce qui leur permet de vendre leur charge.

Les candidats présentés doivent avoir obtenu au moins le *certificat de capacité* qui se délivre dans les Facultés de droit, après une année d'études, avoir fait un stage de cinq ans comme clerc d'avoué, stage qui se réduit à trois ou à deux ans, si le candidat est licencié ou docteur, être âgé de vingt-cinq ans, être admis par le tribunal ou la cour. L'avoué nommé prête serment à l'audience avant d'entrer en fonction.

Les seules fonctions compatibles avec celles d'avoué sont celles de juge suppléant et de suppléant de justice de paix.

Les avoués de chaque cour ou tribunal nomment une chambre de discipline, dont les membres choisissent un président, un syndic, un rapporteur, un secrétaire, un trésorier.

B

BACS ET PASSAGES D'EAU.

Les bacs et bateaux destinés au passage des cours d'eau, grands et petits, ont rendu et rendent encore de sérieux services. Nous avons décrit, dans notre *Traité de Navigation*, le bac ordinaire, le bac à traille, le bac à vapeur en usage dans la partie maritime des fleuves où il a été impossible, soit par raison d'économie, soit pour ne pas entraver la navigation, d'établir des ponts fixes; nous avons décrit également les grands bacs à vapeur qui servent sur quelques fleuves aux passages des trains et qui relient deux tronçons de chemin de fer.

L'importance et le nombre des bacs sont plus considérables qu'on ne le croirait au premier abord.

D'après M. l'ingénieur Godot, il existait en 1870, en France, 1299 bacs. Sur ce nombre :

1240 sont affermés avec redevance et produisent 267,234 fr. 10;

52 sont exploités sans redevance ;

7 le sont à titre onéreux, aux frais de l'Etat, des départements ou des communes.

Législation sur la matière. — Le droit de bac était, sous l'ancienne monarchie, un droit féodal. Maintenu provisoirement par le décret du 15 mars 1790, il fut aboli par le décret du 25 août 1792, qui établit la liberté des passages d'eau.

Cette liberté entraîna des désordres, ne donna point satisfaction aux intérêts du pays et compromit même la sûreté des citoyens.

Aussi, la loi du 6 frimaire an VII dut-elle intervenir pour faire rentrer tous les bacs dans le domaine public et les mettre aux mains de l'Etat.

L'art. 1er de cette loi abolit toutes les dispositions préexistantes; les art. 2 à 7 indiquent les formalités à remplir, par les propriétaires et détenteurs de bacs et par la régie de l'enregistrement, pour déterminer la valeur des anciens bacs et en prendre possession au nom du gouvernement. Les art. 8 et 9 exemptent des dispositions précédentes : 1° les bacs et les bateaux non employés à un passage commun, mais établis pour le seul usage d'un particulier, ou pour l'exploitation d'une propriété circonscrite par les eaux; 2° les barques, batelets et bachots servant à l'usage de la pêche et de la marine, à condition que les propriétaires et conducteurs des dites barques, batelets ou bachots ne pourront pas établir de passage à heure ni lieu fixes. Les art. 10 à 17 règlent les mesures à suivre pour la régie provisoire des bacs remis à l'Etat.

Il est inutile de reproduire tous ces articles et il suffira de donner le texte de la loi, en supprimant les dispositions abrogées :

Loi du 6 frimaire an VII,

Relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables.

§ III. — *Opérations préliminaires à la mise en ferme.* — 18. Sans préjudice des opérations précédemment et simultanément prescrites, les administrations centrales, sur l'avis des administrations municipales, formeront le tableau des tarifs qu'elles croiront pouvoir être perçus sur les bacs, bateaux, passe-cheval, établis pour la traverse des fleuves, rivières et canaux navigables de leurs arrondissements.

19. Elles joindront encore à ces projets les tarifs antérieurs à 1790; ceux faits, si aucuns l'ont été, en exécution de la loi du 25 août 1792; ceux enfin qui se trouveraient en usage au moment de la publication de la loi.

20. Ils joindront encore à ces projets les motifs qui les auront déterminés ; en conséquence:

1° Ils indiqueront la largeur des fleuves et rivières, leur niveau lors des hautes, moyennes et basses eaux ;

2° Ils proposeront, s'il est nécessaire, un supplément de taxe proportionnel aux travaux lors des débordements; à l'effet de quoi ils désigneront le niveau où le supplément pourrait être exigible;

3° Ils comprendront dans la somme à percevoir les frais d'entrée et de sortie des voitures et marchandises.

21. Ils ajouteront aussi à ces renseignements un aperçu divisé par natures de dépenses relatives aux bacs, bateaux, agrès, bureaux, magasins, etc. :

1° De premier établissement;

2° D'entretien;

3° De dépenses imprévues.

22. Il sera aussi fait un aperçu séparé, et divisé dans le même ordre que le précédent, des dépenses relatives aux ports, abordages, chemins pour y arriver, quais, francs-bords et halages, ainsi que celles qui seront nécessitées par le curage et le balisage des rivières, balayage des cales, l'extraction des roches, et les avaries occasionnées par les inondations, glaces et gros temps.

23. Dans le cas où les terrains et bâtiments servant à l'exploitation des passages et au logement des passeurs auraient été aliénés en vertu et conformément aux lois sur la vente des domaines nationaux, il sera pourvu à leur remplacement, soit par des marchés faits de gré à gré, soit par des constructions nouvelles; et si ces deux moyens ne peuvent être employés, il y sera pourvu conformément à l'art. 358 de la constitution, après que la nécessité en aura été constatée; le remboursement s'en opérera comme celui des objets compris en l'art. 6. A cet effet, les administrations centrales auront soin de joindre les devis, marchés, procès-verbaux relatifs à cette circonstance particulière.

24. Tous les projets, états et aperçus prescrits par les articles précédents seront en conséquence, dans le plus bref délai, adressés au directoire exécutif, qui les transmettra au corps législatif.

§ IV. *Des adjudications et fermes.* — 25. Aussitôt que les tarifs déterminés par le corps législatif seront parvenus aux administrations centrales, il sera procédé, suivant les formes prescrites pour la location des domaines nationaux, à l'adjudication des droits de passage, bacs, bateaux, passe-cheval, établis sur les fleuves, rivières et canaux navigables, pour trois, six ou neuf années.

26. Le procès-verbal d'adjudication contiendra les clauses, charges et conditions qui, conformément à la présente loi, auront par le directoire été jugées les plus convenables à l'intérêt public, les plus utiles à la nation et

aux localités; il fixera également le nombre des mariniers nécessaire à chaque bateau, celui des bateaux utiles au service de chaque passage, leur forme, leur dimension, leur construction, ainsi que la quantité et la nature des agrès dont ils devront être pourvus.

27. Les dispositions des articles précédents n'auront cependant lieu, pour les baux existants et faits par les administrations dans les formes prescrites pour la location des domaines nationaux, que dans le cas où les fermiers actuellement en jouissance refuseraient de se soumettre, pour le temps qui restera à expirer de leur bail, aux nouveaux tarifs et aux conditions exprimées par la loi, sans diminution de prix; mais s'ils souscrivent auxdites conditions, ils seront maintenus : dans le cas contraire, les baux demeurent résiliés, sauf l'indemnité qui pourra être due, à dire d'experts.

28. Les remboursements et indemnités résultant des dispositions des art. 6, 15, 16, 17, 23 et 27 seront acquittés par l'adjudicataire dans le mois de son adjudication, soit entre les mains des détenteurs qui auraient justifié de leurs droits, soit au trésor public dans le cas de non-justification.

29. Au moyen de cet acquit, les nouveaux adjudicataires seront propriétaires desdits objets, tenus de les entretenir et transmettre en bon état, à l'expiration de leur bail, au nouveau fermier, qui leur en payera le prix suivant l'estimation qui en sera faite lors de ladite expiration.

30. Aussitôt l'entrée en jouissance des adjudicataires, les tarifs provisoires établis conformément à l'art. 13 cesseront, et le fermier sera tenu de faire placer les nouveaux sur un poteau, en lieu apparent, de l'un et de l'autre côté de la rivière, fleuve ou canal, sur lequel sera aussi tracé le niveau d'eau au delà duquel le supplément de taxe sera exigible.

§ V. *De la police.* — 31. Les opérations relatives à l'administration, la police et la perception des droits de passage sur les fleuves, rivières et canaux navigables, appartiendront aux administrations centrales de département dans l'étendue desquelles se trouvera situé le passage, sans préjudice de la surveillance de l'administration municipale de chaque lieu : la poursuite des délits criminels et de police continuera, conformément au Code des délits et des peines, à être de la compétence des tribunaux.

32. Lorsque les passages seront communs à deux départements limitrophes, l'administration et la police desdits passages appartiendront à l'administration centrale dans l'arrondissement de laquelle se trouvera située la commune la plus prochaine du passage; en cas d'égalité de distance, la population la plus forte déterminera : en conséquence, la gare, le logement et le domicile de droit du passager seront toujours établis de ce côté.

33. L'attribution donnée par l'article précédent aux administrations centrales dans l'arrondissement desquelles se trouve située la commune la plus prochaine du passage, déterminera également celle des tribunaux civils, criminels, de police et de justice de paix, chacun suivant leur compétence.

34. Dans le cours de vendémiaire et de germinal de chaque année, sans préjudice des autres visites qui pourraient être jugées nécessaires, les administrations centrales prescriront aux ingénieurs des ponts et chaussées de faire, en présence des administrations municipales ou d'un commissaire nommé par elles, la visite des bacs, bateaux et autres objets dépendant de leur service, afin de reconnaître s'ils sont régulièrement entretenus.

35. S'il se trouve des réparations ou des reconstructions à faire auxquelles les adjudicataires soient assujettis, ils y seront contraints par les administrations centrales, ainsi et par les mêmes voies que pour les autres entreprises nationales.

Dans le cas contraire, il y sera pourvu, et le payement s'en fera ainsi qu'il sera ci-après expliqué.

36. Les ingénieurs constateront également la situation des travaux construits dans le lit des rivières, sur les cales, ports, abordages et chemins nécessaires pour y arriver. Ils observeront les changements qui pourraient être survenus dans leurs cours, soit à raison des débordements, éboulis, glaces, ensablements, soit à raison de toute autre cause.

Ils indiqueront ensuite les travaux à faire; et si, pour leur confection, il était utile de changer le cours de l'eau, le concours de l'agence des eaux et forêts sera nécessaire, et son avis annexé au procès-verbal.

37. Si aucun des évènements prévus par l'article précédent, ou tous autres, survenait dans l'intervalle d'une visite à l'autre, et qu'il fût indispensable d'y pourvoir sans délai, l'administration municipale, sur l'avis que lui en donnera l'adjudicataire, fera faire provisoirement tout ce qui sera utile au service.

38. L'administration municipale en informera de suite l'administration centrale, qui ordonnera une visite extraordinaire, à laquelle il sera procédé ainsi qu'il est dit art. 36.

39. Si, par l'effet des évènements prévus par les art. 36, 37, les changements à faire aux cales, ports, abordages, et chemins, il fallait en ouvrir de nouveaux sur des propriétés particulières, la nécessité en sera constatée par procès-verbal dressé en présence des parties intéressées, qui pourront y faire insérer leurs dires et réquisitions : l'indemnité sera fixée conformément à l'art. 358 de l'acte constitutionnel.

40. Si cependant le changement de chemin

port et abordage, n'était qu'accidentel et momentané à cause du gonflement des rivières, fleuves et canaux, les administrations centrales, sur l'avis des administrations municipales, et à dire d'experts, pourvoiront aux indemnités, qui seront acquittées sur les droits de bac, après l'approbation du directoire exécutif.

41. Le directoire exécutif se fera rendre compte de la situation des passages, *et prononcera sur la nécessité d'établir des bacs et bateaux alternant sur les deux rives, lorsque la communication exigera cette mesure.*

42. Il désignera aussi les passages dont la communication devra être suspendue depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever; et pendant cette suspension, les bacs, bateaux et agrès devront être fermés avec chaînes et cadenas.

43. Aux passages où le service public, les intérêts du commerce et les usages particuliers résultant de la nature du climat et de la hauteur des marées, exigeront une communication non interrompue, le directoire fera régler par les administrateurs (eu égard aux temps et aux lieux) le service des veilleurs ou quarts, qui devront être établis pour ces passages.

44. Le directoire déterminera également les mesures de police et de sûreté relatives à chaque passage : en conséquence, il désignera les lieux, les circonstances dans lesquelles les batelets ou canots devront être disposés à la rive, à l'effet de porter secours à ceux des passagers auxquels un accident imprévu ferait courir quelques risques.

Il prescrira le mode le plus convenable d'amarrer les bacs et bateaux lors de l'embarquement et du débarquement, afin d'éviter les dangers que le recul du bateau pourrait occasionner.

Il fixera aussi le nombre des passagers et la quantité du chargement que chaque bac ou bateau devra contenir en raison de sa grandeur.

45. Les adjudicataires et nautoniers maintiendront le bon ordre dans leurs bacs et bateaux pendant le passage, et seront tenus de désigner aux officiers de police ceux qui s'y comporteraient mal, ou qui, par leur imprudence, compromettraient la sûreté des passagers.

46. Dans les lieux où les passages de nuit sont autorisés, les veilleurs ou quarts exigeront des voyageurs autres que les domiciliés, la représentation de leurs passeports, qui devront être visés par l'administration municipale ou l'officier de police des lieux.

Les conducteurs de voitures publiques, courriers des malles et porteurs d'ordres du gouvernement, seront dispensés de cette dernière formalité.

47. Les adjudicataires ne pourront se servir que de gens de rivière ou mariniers reconnus capables de conduire sur les fleuves, rivières et canaux : à cet effet, les employés devront, avant que d'entrer en exercice, être munis de certificats de commissaires civils de la marine, dans les lieux où ces sortes d'emplois sont établis, ou de l'attestation de quatre anciens mariniers conducteurs, donnée devant l'administration municipale de leur résidence, dans les autres lieux.

§ VI. *De l'acquit des droits de bac, et des exceptions y relatives.* — 48. Tous individus voyageurs, conducteurs de voitures, chevaux, bœufs, ou autres animaux et marchandises passant dans les bacs, bateaux, passe-cheval, seront tenus d'acquitter les sommes portées aux tarifs.

49. Ne sont point dispensés du payement desdits droits les entrepreneurs d'ouvrages et fournitures faits pour le compte de la république, ni ceux des chariots à la suite des troupes.

50. Ne seront point toutefois assujettis au payement des droits compris auxdits tarifs, les juges, les juges de paix, administrateurs, commissaires du directoire, ingénieurs des ponts et chaussées, lorsqu'ils se transporteront pour raison de leurs fonctions respectives; les cavaliers et officiers de gendarmerie, les militaires en marche, les officiers lors de la durée et dans l'étendue de leur commandement.

§ VII. *Dispositions pénales.* — 51. Il est enjoint aux adjudicataires, mariniers et autres personnes employées aux service des bacs, de se conformer aux dispositions de police administrative et de sûreté contenues dans la présente loi, ou qui pourraient leur être imposées par le directoire et les administrations pour son exécution, à peine d'être responsables, en outre, être condamnés pour chaque contravention en une amende de la valeur de trois journées de travail; le tout à la diligence des commissaires du directoire exécutif près les administrations centrales et municipales.

52. Il est expressément défendu aux adjudicataires, mariniers et autres personnes employées au service des bacs et bateaux, d'exiger, dans aucun temps, autres et plus fortes sommes que celles portées aux tarifs, à peine d'être condamnés par le juge de paix du canton, soit sur la réquisition des parties plaignantes, soit sur celles des commissaires du directoire, à la restitution des sommes indûment perçues, et en outre, par forme de simple police, à une amende qui ne pourra être moindre de la valeur d'une journée de travail et d'un jour d'emprisonnement, ni excéder la valeur de trois journées de travail et trois jours d'emprisonnement : le jugement de condamnation sera affiché aux frais du contrevenant.

En cas de récidive, la condamnation sera prononcée par le tribunal de police correctionnelle, conformément à l'art. 607 du Code des délits et des peines.

53. Si l'exaction est accompagnée d'injures, menaces, violences ou voies de fait, les prévenus seront traduits devant le tribunal de police correctionnelle, et, en cas de conviction, condamnés, outre les réparations civiles et dommages et intérêts, à une amende qui pourra être de cent francs, et un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois.

54. Les adjudicataires seront, dans tous les cas, civilement responsables des restitutions, dommages et intérêts, amendes et condamnations pécuniaires, prononcés contre leurs préposés et mariniers.

55. Ils pourront même, dans le cas de récidive légalement prononcée par un jugement, être destitués par les administrations centrales, sur l'avis des administrations municipales; et alors leurs baux demeureront résiliés sans indemnités.

56. Toute personne qui se soustrairait au payement des sommes portées auxdits tarifs, sera condamnée par le juge de paix du canton, outre la restitution des droits, à une amende qui ne pourra pas être moindre de la valeur d'une journée de travail ni excéder trois jours.

En cas de récidive, le juge de paix prononcera, outre l'amende, un emprisonnement qui ne pourra être moindre d'un jour ni être de plus de trois; et l'affiche du jugement sera aux frais du contrevenant.

57. Si le refus de payer était accompagné d'injures, menaces, violences ou voies de fait, les coupables seront traduits devant le tribunal de police correctionnelle, et condamnés, outre les réparations civiles et dommages et intérêts, en une amende qui pourra être de cent francs, et un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois.

58. Toute personne qui aura aidé ou favorisé la fraude, ou concouru à des contraventions aux lois sur la police des bacs, sera condamnée aux mêmes peines que les auteurs des fraudes ou contraventions.

59. Toute personne qui aurait encouru quelques-unes des condamnations prononcées par les articles précédents, sera tenue d'en consigner le montant au greffe du juge de paix du canton, ou de donner caution solvable, laquelle sera reçue par le juge de paix ou l'un de ses assesseurs;

Sinon, seront ses voitures et chevaux mis en fourrière, et les marchandises déposées à ses frais jusqu'au payement, jusqu'à la consignation, ou jusqu'à la réception de la caution.

60. Toute consignation ou dépôt sera restitué immédiatement après l'exécution du jugement qui aura prononcé sur le délit pour raison duquel les consignations ou dépôts auront été faits.

61. Les délits plus graves et non prévus par la présente, ou qui se compliqueraient avec ceux qui y sont énoncés, continueront d'être jugés suivant les dispositions des lois pénales existantes, auxquelles il n'est point dérogé.

§ IX. — *Dispositions générales*, 70. — Le directoire exécutif fera passer aux administrations centrales toutes les instructions convenables pour le maintien du bon ordre et de la police à exercer envers les adjudicataires des bacs et bateaux, ainsi que pour tout ce qui sera relatif à l'exécution de la présente loi.

Loi du 14 floréal an X. — *Extrait relatif à l'établissement de droits sur les bacs et les ponts.* — L'art. 25 de la loi de frimaire an VII remettait au corps législatif le soin de fixer les tarifs des bacs. Ce droit lui a été retiré par la loi du 14 floréal an X.

Art. 9. — Le gouvernement, pendant la durée de dix années, déterminera pour chaque département, le nombre et la situation des bacs ou bateaux de passage établis ou à établir sur les fleuves, rivières ou canaux.

Art. 10. — Le tarif de chaque bac sera fixé par le gouvernement, dans la forme arrêtée pour les règlements d'administration publique.

Pas de distinction entre les rivières navigables et les rivières non navigables. — La loi de frimaire an VII ne s'appliquait dans l'origine qu'aux rivières navigables; on ne supposait sans doute pas qu'il y eût besoin de bacs sur des rivières non navigables.

La rédaction de la loi de floréal an X est beaucoup plus large; elle vise les rivières en général, sans examiner si elles sont ou non classées comme navigables.

C'est cette jurisprudence qui a été admise par le conseil d'Etat.

Les bacs appartiennent donc à l'Etat, que la rivière qu'ils traversent soit, ou non, navigable, sauf la réserve que nous allons exposer, introduite par la loi de 1871 sur les conseils généraux de département.

Bacs appartenant aux départements. — Ainsi que nous venons de le voir, tous les bacs sans exception appartenaient à l'Etat jusqu'en 1871.

D'après l'art. 46 de la loi du 10 août 1871, le conseil général statue définitivement sur l'établissement et l'entretien des bacs et passages d'eau sur les routes et chemins à la charge du département, et sur la fixation des tarifs de péage.

Il va sans dire que le conseil général doit néanmoins se conformer aux lois préexistantes et aux règlements d'administration publique sur la matière, sans quoi sa décision serait annulée pour excès de pouvoir.

Le déplacement de propriété et d'attributions a donné lieu à quelques difficultés que les ministres de l'intérieur et des travaux publics ont cherché à trancher, le premier par sa circulaire du 8 octobre 1871, et le second par sa circulaire du 14 octobre 1871.

Circulaire du ministre de l'intérieur, 8 *octobre* 1871. (Extrait.) — « La remise au département d'une partie d'un service qui ressortissait autrefois au ministère des travaux publics pour l'entretien et l'établissement des passages d'eau, et au ministère des finances pour la fixation des tarifs, ajoute au budget une dépense et une recette. La création de nouveaux bacs, l'entretien de ceux qui existent déjà, incombent au département qui, en même temps, aura à inscrire parmi les produits éventuels ordinaires (art. 58, § 6, de la loi) le montant des fermages et des redevances à payer par les concessionnaires des péages. Les bacs auxquels la loi se réfère sont ceux qui font suite aux routes départementales et à des chemins à la charge du département, c'est-à-dire les chemins de grande communication et d'intérêt commun. La législation antérieure est maintenue en ce qui concerne les passages d'eau desservant des chemins ordinaires à la charge des communes.

Pour l'établissement et l'entretien des bacs, de même que pour la fixation des tarifs, l'innovation consacrée par la loi du 10 août se résume en ce point que le conseil général statuera désormais d'une manière définitive sur des mesures qui étaient soumises à l'approbation du pouvoir exécutif. Mais ce qui a été dit plus haut au sujet des routes départementales pourrait être reproduit ici. Les lois du 6 frimaire an VII, et du 14 floréal an X, et celle du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, ne sont modifiées qu'en ce qu'elles auraient de contraire aux dispositions nouvelles. Les ministres des travaux publics et des finances ne manqueront pas, d'ailleurs, de vous adresser sur ce service des instructions plus complètes.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 14 *octobre* 1871. (Extrait.) — En premier lieu, la loi parle des routes et chemins à la charge du département : on peut à la rigueur dire que dans cette catégorie sont compris non seulement les routes départementales, mais encore les chemins de grande communication, à la dépense desquels les départements contribuent pour une forte part; mais pour les chemins d'intérêt commun et pour les chemins vicinaux ordinaires, on ne peut les considérer comme étant à la charge du département, et en conséquence les bacs et passages d'eau sur ces chemins restent soumis aux dispositions de la loi de frimaire an VII, et vous devez continuer pour ce qui concerne leur établissement et la fixation des tarifs de péage, à en référer à l'administration supérieure.

En second lieu, la loi nouvelle, en donnant aux conseils généraux le droit de décider sur les bacs et passages d'eau qui desservent les routes et chemins à la charge des départements, n'a évidemment abrogé en ce qui les concerne, ni modifié les dispositions de loi qui régissent la matière : en conséquence, toutes les fois qu'il s'agira d'établir un nouveau bac ou passage d'eau sur une route départementale ou sur un chemin de grande communication, le projet devra en être soumis aux formalités tracées par la loi de frimaire an VII et par les instructions administratives, spécialement par la circulaire de mon prédécesseur, en date du 31 août 1852; et comme dans l'espèce il s'agit de travaux à exécuter sur les rivières ou canaux, les projets de ces travaux seront nécessairement préparés conformément aux règlements en vigueur par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service de la rivière ou du canal, qui proposeront en même temps le tarif de péage à percevoir.

Il ne vous échappera pas non plus, monsieur le préfet, que pour tous les bacs et passages d'eau qui rentreront, en vertu de la loi de 1871, dans le domaine départemental, les départements devront naturellement tenir compte à l'Etat de la valeur du matériel qui y est affecté, sans préjudice, bien entendu, des conditions particulières des baux d'adjudication. Cette valeur est établie au moment de l'adjudication, et en fin de bail il est tenu compte à l'Etat, par le fermier sortant, de la moins-value sur la valeur primitive, augmentée de toutes les améliorations faites pendant la durée du bail. MM. les ingénieurs devront, pour chacun des bacs et passages existant dans votre département, présenter une estimation exacte de la valeur du matériel qui en dépend, et cette estimation, après avoir été soumise à mon appréciation, sera communiquée au conseil général, qui aura à prendre les mesures nécessaires pour en rembourser le montant au Trésor public.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que les baux en cours devront continuer d'avoir leur plein et entier effet jusqu'au terme fixé par ces actes, et que c'est à ce terme seulement que les fermiers peuvent être tenus de rembourser la moins-value qui reste à leur charge.

Bacs restant dans le domaine public. — Ainsi, l'Etat conserve, sans conteste, la propriété des bacs reliant deux parties de route nationale, de chemin vicinal ordinaire ou de chemin rural. Il a perdu celle des bacs reliant deux parties de route départementale ou de chemin de grande communication; suivant le ministre de l'intérieur il aurait même perdu les bacs des chemins d'intérêt

commun, tandis que, suivant le ministre des travaux publics, il les conserve. Cette dernière interprétation nous semble préférable; le chemin d'intérêt commun n'est pas une voie départementale, c'est une forme du chemin vicinal ordinaire ayant pour but de centraliser et de répartir sur une ligne entière les ressources des communes intéressées.

Il peut encore s'élever des difficultés lorsque les deux tronçons de route ou de chemin à réunir ne sont pas du même ordre, ou lorsqu'ils appartiennent à des départements voisins. Dans ce dernier cas, il faut un accord entre les deux conseils généraux et, si cet accord n'intervient pas, il n'y a pas de solution possible.

Dans le premier cas, la loi ne dit pas à qui, de l'Etat ou du département, le bac appartiendra; le conseil des ponts et chaussées a proposé de décider que le passage d'eau serait toujours considéré comme le prolongement de la voie de l'ordre le plus élevé, mais cette proposition n'a point force légale.

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 31 août 1852. (Extrait.) — *Instructions pour le service des bacs.* — Le service des bacs offre un caractère mixte; d'une part, il intéresse la viabilité publique; d'autre part, il est une source de revenus pour le Trésor. Les départements des travaux publics et des finances sont chargés de prendre, chacun en ce qui le concerne, les mesures nécessaires pour que cette double destination soit remplie.

Le département des travaux publics statue directement sur les questions qui ont trait à l'établissement des passages d'eau, à leur déplacement, à leur suppression, à la fourniture, la réparation et le renouvellement du matériel d'exploitation. Il approuve les projets des travaux à exécuter aux abords des bacs pour en faciliter l'accès, et prononce sur les réclamations auxquelles l'établissement d'un passage d'eau peut donner lieu. L'approbation de la liquidation des plus-values ou des moins-values, en fin de bail, du matériel des bacs, laquelle ressortit également au département des travaux publics, a été déléguée aux préfets par le décret du 25 mars 1852, mais cette délégation ne s'étend pas à la remise ou à la réduction du montant des moins-values; vous devez donc continuer à me soumettre, avec votre avis et celui de MM. les ingénieurs, les demandes qui vous seront adressées à ce sujet par les fermiers sortants.

Le ministre des finances statue sur les adjudications et abonnements consentis pour l'amodiation des passages d'eau, les cahiers des charges qui servent de base à cette amodiation, la fixation ou la révision des tarifs des droits à percevoir par les fermiers, les demandes de réduction du prix de fermage, les demandes d'indemnité et de résiliation présentées par les fermiers, enfin sur toutes les questions qui concernent l'exploitation et la perception.

Toutefois, mon département ayant mission de proposer au ministre des finances les décisions qui rentrent dans ses attributions, c'est à l'administration des travaux publics que vous devez adresser directement toutes les propositions relatives au service des bacs, soit qu'elles concernent exclusivement mon département, soit que la solution en appartienne au département des finances.

Tarifs. — Tout passage d'eau, en vertu des dispositions de l'art. 25 de la loi du 6 frimaire an VII et de l'arrêté du 8 floréal an XII, doit faire l'objet d'une adjudication publique. La première question à régler avant l'adjudication est la fixation du tarif des droits à percevoir par le fermier. L'art. 10 de la loi du 14 floréal an X exige que ce tarif soit fixé par le gouvernement dans la forme arrêtée pour les règlements d'administration publique, c'est-à-dire le conseil d'Etat entendu. Tout projet de tarif doit être dressé conformément aux prescriptions des art. 18, 19 et 20 de la loi du 6 frimaire an VII; il doit en outre, aux termes d'un avis en date du 18 décembre 1849, du comité des finances du conseil d'Etat, rappeler les exemptions de péage stipulées par les art. 5 et 35 du cahier des charges.

Il est indispensable d'ailleurs que MM. les ingénieurs joignent à leurs propositions, conformément à l'art. 20 précité de la loi de frimaire an VII, un tableau indiquant la largeur des fleuves et rivières, ainsi que leur niveau lors des hautes, moyennes et basses eaux; qu'ils fassent connaître s'il est nécessaire d'accorder aux fermiers un supplément de taxe lors des débordements, et désignent le niveau à partir duquel ce supplément pourrait être exigible.

Le conseil municipal des communes intéressées, le sous-préfet de l'arrondissement et le directeur des contributions indirectes du département doivent être toujours consultés sur les tarifs proposés par les ingénieurs.

Les prescriptions qui précèdent sont absolues, monsieur le préfet; et dans le cas où les actes administratifs qui ont sanctionné les tarifs actuellement en vigueur sur les passages d'eau de votre département auraient été rendus sans l'intervention du conseil d'Etat, vous aurez soin de faire procéder, dans l'année de l'expiration des baux, à l'instruction ci-dessus prescrite. Le résultat de cette instruction devra me parvenir six mois au moins avant l'époque de la réadjudication desdits passages, afin de me permettre de faire homologuer en temps utile, et dans la forme des règlements d'administration publique, les tarifs qui devront servir de base aux

nouvelles adjudications. Les mêmes règles seront observées lorsqu'il y aura lieu d'apporter des modifications à un tarif en vigueur ou de rendre applicable à un bac le tarif d'un autre bac.

Etablissement d'un nouveau passage d'eau. — Lorsqu'il s'agira d'établir un nouveau passage d'eau, les conseils municipaux des communes intéressées, le sous-préfet de l'arrondissement et le directeur des contributions indirectes du département devront être consultés sur l'utilité du passage aussi bien que sur le projet de tarif. Afin d'éviter une double instruction, ils donneront leur avis à la fois sur ces deux questions.

Le projet de tarif sera accompagné d'un cahier des charges destiné à la mise en ferme du passage, d'un plan général indiquant l'emplacement du nouveau bac ainsi que les voies de communication qu'il doit relier entre elles, et d'un rapport de MM. les ingénieurs contenant leurs propositions pour l'établissement du passage projeté. Ce rapport fera connaître si le service du nouveau bac nécessitera l'emploi d'un matériel affecté au transport des voitures et bestiaux ou d'une simple embarcation pour le passage des piétons. Il indiquera, en outre, si les frais de première acquisition du matériel devront être laissés à la charge du fermier ou être supportés par l'Etat.

Dans ce dernier cas, MM. les ingénieurs joindront à leurs propositions un projet régulier du matériel à construire. Ce projet devra être dressé conformément au programme général arrêté par la circulaire en date du 14 janvier 1850.

Vous voudrez bien, monsieur le préfet, en me faisant parvenir ces différentes pièces, y joindre votre avis en forme d'arrêté.

Adjudications. — L'art. 25 de la loi du 6 frimaire an VII et l'art. 2 de l'arrêté du 8 floréal an XII fixent à trois, six ou neuf années la durée des baux ordinaires des passages d'eau. L'art. 3 de l'arrêté précité stipule toutefois que, lorsque dans l'intérêt de la perception il sera jugé convenable de passer des baux d'une plus longue durée, les préfets pourront les consentir pour douze, quinze et dix-huit années, avec l'autorisation spéciale de M. le ministre des finances. Avant d'user de cette faculté, vous devrez toujours, monsieur le préfet, m'en référer préalablement.

Lorsque les bacs et bateaux qu'il s'agit d'affermer seront présumés ne devoir donner qu'un produit trop modique pour que les enchérisseurs aient intérêt à se transporter au chef-lieu, ou bien encore lorsque, par un motif quelconque, vous jugerez cette mesure plus avantageuse pour l'Etat, vous pourrez déléguer aux sous-préfets, et ceux-ci aux maires, la faculté de procéder aux adjudications dans le lieu de leur résidence; mais ces fonctionnaires sont les seuls auxquels cette délégation puisse être donnée.

Le jour fixé pour l'adjudication sera porté à la connaissance du public par voie d'affiches. Au jour indiqué par les affiches, nul ne devra être admis à enchérir s'il n'a déposé, au moins trois jours à l'avance, au lieu fixé pour l'adjudication, des certificats délivrés par le maire de sa commune, constatant sa capacité, sa solvabilité et sa moralité.

La fixation des mises à prix, sur lesquelles doivent s'ouvrir les enchères, ne saurait être l'objet de règles absolues. Vous déterminerez ces mises à prix en consultant les résultats des anciens baux, et en tenant compte, le cas échéant, des modifications qui auront pu être apportées dans les tarifs. La connaissance des localités, l'état actuel d'exploitation des bacs et bateaux, et les renseignements que pourra vous fournir le directeur des contributions indirectes de votre département, vous permettront d'établir ces mises à prix à leur juste valeur. Il conviendra, d'ailleurs, pour qu'elles ne portent pas obstacle aux enchères et pour qu'elles provoquent au contraire la concurrence, qu'elles soient fixées à des sommes sensiblement inférieures aux produits présumés du passage d'eau.

Dans le cas où il ne se présenterait pas d'enchérisseurs à l'adjudication, les mises à prix pourront, séance tenante, être successivement diminuées; et même à défaut d'offres plus avantageuses, le passage d'eau pourra être adjugé sous la simple condition de l'entretenir en bon état, et de se soumettre aux obligations imposées aux fermiers par le cahier des charges.

En aucun cas, la propriété du passage d'eau ne doit sortir des mains de l'Etat. Une instruction ministérielle du 19 prairial an XII et une circulaire en date du 17 avril 1811, du directeur général des ponts et chaussées, autorisaient, il est vrai, l'abandon aux communes des bacs qui, ne reliant pas des communications reconnues utiles, seraient réputés d'un produit presque nul, ou qui, exigeant des dépenses d'entretien ou de réparation supérieures au produit, ne pourraient être affermés faute d'enchérisseurs; mais deux avis du comité des finances du conseil d'Etat, du 3 octobre 1817 et du 2 septembre 1819, ont déclaré que de tels abandons ne pourraient plus être autorisés, l'Etat devant conserver le droit exclusif de l'exploitation de tout passage d'eau, et que les communes pouvaient seulement, après autorisation régulière, se présenter comme enchérisseurs, concurremment avec les particuliers, et devenir adjudicataires.

Il convient d'adjuger autant que possible, à la même époque, tous les bacs du même département. Si, par suite de résiliation ou

pour tout autre motif, il devenait nécessaire d'affermer isolément un passage d'eau, l'époque de l'expiration du nouveau bail devrait être fixée de manière à coïncider avec celle du renouvellement des baux de tous les autres bacs du département.

L'adjudication devra toujours avoir lieu trois mois avant l'expiration des baux en vigueur. Les résultats de cette adjudication devront m'être transmis dans le mois pendant lequel ladite adjudication aura été tranchée.

Enchères collectives sur des passages d'eau adjugés séparément. — Une instruction, approuvée par le ministre des finances le 19 prairial an XII, avait autorisé les préfets à recevoir des enchères portant sur la totalité des bacs et bateaux d'un département, mais seulement après les adjudications partielles, attendu que la mise à prix de l'adjudication collective devait être composée du montant de toutes ces adjudications partielles. L'expérience ayant démontré que des adjudicataires sérieux et présentant toutes les garanties désirables s'étaient quelquefois vus évincés, moyennant une faible enchère, par un adjudicataire unique agissant assez ordinairement dans un but de spéculation et obligé de sous-traiter, M. le ministre des finances, après s'être concerté avec le département des travaux publics, a décidé, le 20 mars 1841, qu'à l'avenir la mise à prix de toute adjudication collective de passage d'eau serait toujours d'un dixième au moins en sus du montant des adjudications partielles.

En outre, dans le but d'assurer l'exécution de cette décision et de maintenir une libre concurrence aux enchères, le ministre des finances a pris, le 19 mai 1841, d'accord avec le département des travaux publics, une seconde décision contenant les dispositions réglementaires suivantes :

1° Le jour choisi pour les premières adjudications devra toujours être annoncé un mois au moins à l'avance, par des avis et des publications officielles;

2° Il ne pourra être procédé à une adjudication collective, sur le montant en bloc des adjudications partielles, qu'après le délai d'une quinzaine, à compter du jour de l'apposition d'avis et d'affiches spéciales;

3° Les préfets devront examiner, dans la quinzaine qui suivra les adjudications partielles, s'il convient de s'en tenir à celles-ci ou de tenter une adjudication collective, et, dans le cas où, à l'expiration de ce délai, ils n'auront pas fait apposer des avis indiquant le jour et le lieu d'une adjudication collective, les adjudications partielles, considérées alors comme étant maintenues, devront recevoir leur exécution, sous l'approbation du ministre des finances, à laquelle toute adjudication de passage d'eau reste nécessairement subordonnée.

Afin d'éviter d'ailleurs toute espèce de doute ou de contestation, la première affiche publiée pour les adjudications partielles devra désormais, lorsqu'il sera jugé utile de réserver la faculté éventuelle de l'adjudication collective, énoncer cette réserve par une mention expresse.

Abonnement par voie de soumission directe. — L'amodiation des droits à percevoir sur les bacs devant, ainsi que nous l'avons dit, faire toujours l'objet d'une adjudication publique, il en résulte que ce n'est qu'après une tentative d'adjudication demeurée sans effet qu'on peut recourir au mode d'abonnement par voie de soumission directe. Ces abonnements doivent être reçus par vous, monsieur le préfet, ou par les sous-préfets ou les maires; mais ici, comme pour les adjudications, ces fonctionnaires sont les seuls auxquels vous puissiez donner votre délégation.

Les actes d'abonnement, à moins de circonstances particulières, énonceront simplement les bases du traité, c'est-à-dire la durée du bail, le prix annuel de la redevance, enfin l'engagement pris par l'abonnataire de se soumettre aux clauses et conditions du cahier des charges. Cette dernière condition est nécessaire, car il n'y a pas de motif pour que les fermiers par abonnement ne soient pas astreints aux mêmes obligations que les adjudicataires.

Vous voudrez bien d'ailleurs observer que l'affermage par abonnement direct n'est qu'un mode d'exploitation transitoire qui doit cesser à l'époque fixée pour la réadjudication aux enchères publiques des autres passages d'eau du département.

Approbation des adjudications. — D'après le décret du 13 avril 1861, les préfets approuvent les adjudications pour la mise en ferme des bacs; cette approbation était auparavant réservée au ministre des finances. Les préfets approuvent également, ainsi que l'explique déjà la circulaire précédente, la liquidation des plus-values ou des moins-values, en fin de bail, du matériel des bacs.

Modèle de cahier des charges prescrit par la circulaire du ministre des travaux publics du 17 décembre 1868.

DÉPARTEMENT
d
—
ARRONDISSEMENT
d
—
BAC
d
—

CAHIER DES CHARGES.

De l'adjudication des droits à percevoir pendant les années..... ....au passage d'eau de..............................situé sur la rivière d.............................. commune d.............................. arrondissement d..............................

Conditions préalables.

Art. 1er — L'adjudicataire est tenu de fournir, dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, un cautionnement ayant pour objet de garantir non seulement le payement du prix du fermage, mais encore le recouvrement de la moins-value qui pourrait être due en exécution de l'art. 11 ci-après, ainsi que l'accomplissement de toutes les obligations par lui contractées.

Art. 2.— Ce cautionnement présentera une valeur de............

Il sera constitué, au choix de l'adjudicataire, soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, soit en immeubles libres de toute hypothèque au moins jusqu'à concurrence de la somme stipulée ci-dessus.

Ces immeubles devront être situés dans le département ou dans les départements limitrophes.

Art. 3. — Le cautionnement sera reçu par le préfet; il sera préalablement débattu par lui, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et par le directeur des contributions indirectes.

Franchises et modérations.

Art. 4. — Le fermier ne pourra, dans les cas prévus par le présent article, exiger aucun droit de passage des fonctionnaires, employés ou agents ci-après désignés, savoir:

1° Les préfets et sous-préfets en tournée dans leurs départements et arrondissements, les maires, les juges d'instruction et procureurs impériaux, les juges de paix et leurs greffiers, les commissaires de police et autres agents de police judiciaire, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les directeurs et employés des administrations de l'enregistrement et des domaines, des contributions directes (les percepteurs compris), des contributions indirectes et des douanes; les agents de l'administration forestière, des lignes télégraphiques; les agents voyers, piqueurs et cantonniers des chemins vicinaux, les receveurs des communes, les vérificateurs des poids et mesures, les préposés d'octroi et les facteurs ruraux, mais pour le cas seulement où ces divers fonctionnaires et employés seront obligés de passer d'une rive à l'autre pour cause de service, et sous la condition que les employés seront revêtus des marques distinctives de leurs fonctions, ou porteurs de leurs commissions.

Les ministres des différents cultes reconnus par l'Etat, ainsi que leurs assistants.

Les préfets, sous-préfets et autres fonctionnaires, désignés au présent paragraphe, auront le droit, dans leurs tournées, de réclamer le passage en franchise de leurs secrétaires, des domestiques attachés à leur personne, et de leurs voitures et conducteurs.

2° Les malles-postes, les courriers et les estafettes du gouvernement;

3° Les trains d'artillerie, c'est-à-dire les bouches à feu et caissons militaires chargés de munitions de guerre, ainsi que les militaires ou conducteurs qui les accompagnent; les bouviers, bœufs, chevaux et voitures requis pour le transport des vivres de l'armée, des équipages, des troupes et des militaires malades; les voitures cellulaires et leurs chevaux et conducteurs;

4° Les militaires de tous grades, voyageant avec leurs corps, les sous-officiers et les soldats voyageant isolément, la gendarmerie dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que les individus conduits par la gendarmerie et les voitures et chevaux servant à les transporter, à la charge de représenter soit une feuille de route, soit un ordre de service ;

Les gardes nationaux marchant en détachement ou isolément pour le service public, mais à la même condition;

5° Les pompiers et les personnes qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre, ainsi que le matériel nécessaire ;

6° Les gardes champêtres dans l'exercice de leurs fonctions;

7° (Dans les limites de l'inscription maritime), les officiers et agents des divers corps de la marine, se rendant d'une rive à l'autre pour cause de service; les officiers et agents ayant le siège de leurs fonctions dans la circonscription maritime qui comprend l'une et l'autre rive; les inspecteurs des pêches, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les prud'hommes pêcheurs, les gardes jurés et autres fonctionnaires ou agents préposés à la police de la navigation et des pêches.

Quelque fréquents et nombreux que soient les passages des corps et des individus qui, aux termes des dispositions ci-dessus, doivent jouir du droit de franchise, le fermier ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Obligations du fermier.

Art. 5. — Le bail sera fait pour.......... .... années, qui commenceront le .... et finiront le...........................

Art. 6. — Le prix du bail sera payable entièrement en argent, à l'exception de l'appoint de la pièce de 5 francs (art. 2 du décret du 18 août 1810), de trois mois en trois mois et d'avance, à la caisse du receveur des contributions indirectes dans le ressort duquel le passeur a son domicile de droit, conformément à l'art. 32 de la loi du 6 frimaire au VII.

L'adjudicataire sera tenu de payer, en sus du prix du bail, la contribution foncière et autres charges publiques auxquelles le bac et ses dépendances sont ou pourront être imposés.

Art. 7. — L'adjudicataire payera, dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, les frais d'expédition du bail, d'impressions, de criées, d'affiches, de droits de timbre et d'enregistrement.

Le procès-verbal d'adjudication et l'acte de cautionnement seront soumis au droit proportionnel d'enregistrement fixé par la loi du 16 juin 1824. La minute et les expéditions qui en seront délivrées seront sur papier timbré.

Les frais d'inscription hypothécaire seront aussi à la charge du fermier.

Art. 8. — Faute par l'adjudicataire de fournir le cautionnement prescrit par l'art. 1er, d'acquitter les frais d'adjudication, de payer le prix de ferme aux époques prescrites, et généralement de remplir les conditions imposées par le présent cahier des charges, la résiliation du bail sera prononcée par le préfet, sur le vu d'un simple commandement resté sans effet pendant trois jours, et il sera procédé à la réadjudication de la perception, à la folle enchère du fermier évincé.

Art. 9. — Le fermier ne pourra demander ni la résiliation de son bail, ni indemnité, ni diminution du prix, sous prétexte d'évènements imprévus, tels que grosses eaux, sécheresse, inondations, glaces et autres accidents quelconques, causés par l'intempérie des saisons, ni même pour réparations faites au bac, aux routes ou chemins qui y conduisent. Le fermier ne pourra non plus réclamer aucune indemnité dans le cas où le gouvernement autoriserait, dans l'étendue du port du bac, l'établissement de bateaux particuliers, conformément à l'art. 8 de la loi du 6 frimaire an VII.

Art. 10 — Si, avant l'expiration du bail, le passage est supprimé pour une cause quelconque, le fermier n'aura droit à aucune indemnité à raison de cette circonstance, qui n'aura d'autre effet que de faire résilier le bail à compter du jour où l'exploitation aura cessé. L'adjudicataire sera, en conséquence, tenu d'exécuter, jusqu'à ladite époque, toutes les clauses et conditions de son adjudication, et notamment de payer, conformément à l'article suivant, la moins-value du mobilier, s'il existe une moins-value.

L'établissement d'un nouveau bac public ou d'un pont dans une étendue de............ à partir de l'extrémité de la limite ou port du bac affermé ne pourra aussi donner ouverture qu'à la demande en résiliation du bail, sans indemnité; les changements apportés dans l'exploitation des bacs existant au moment de l'adjudication ne donneront lieu, en aucun cas, à résiliation ou indemnité.

Art. 11. — Le fermier sera tenu de payer, en fin de bail, la différence qui existera à cette époque entre la valeur des bacs et bateaux et des effets mobiliers, et celle qu'ils avaient au moment de son entrée en jouissance, augmentée tant du prix des objets fournis depuis par le gouvernement, que de celui des réparations qui auront été faites des deniers de l'Etat, quelle que soit la cause de cette différence, et lors même qu'elle proviendrait uniquement de l'usage.

Le recouvrement de cette moins-value sera opéré par le receveur des contributions indirects.

Art. 12. — Si, au moment de la mise en jouissance, le bac ou les bateaux exigent des réparations, ou s'il est nécessaire de remplacer quelques agrès ou ustensiles, le gouvernement mettra le tout en bon état de service, conformément aux devis et détails estimatifs qui seront dressés par l'ingénieur en chef.

La valeur des objets nouvellement fournis, ainsi que l'accroissement de valeur de ceux qui auront été réparés, seront ajoutés à la valeur constatée au moment de la prise de possession du fermier, et dont il sera devenu comptable aux termes de l'article précédent; la livraison desdits objets ou leur réparation sera constatée et reconnue dans la forme qui va être prescrite par l'art. 21, relativement à la mise en jouissance.

Art. 13. — L'adjudicataire sera tenu d'entretenir en bon état les bacs, passe-cheval et bateaux, agrès, cordes, etc., et de se fournir de tous les ustensiles et outils nécessaires; de faire peindre et goudronner, au moment de l'entrée en jouissance, et ensuite, de trois ans en trois ans, les parties des bacs, bateaux et batelets qui ne plongent pas dans l'eau; le remplacement des bacs, bateaux, passe-cheval ou barques, aura lieu par les soins du gouvernement, au moyen d'adjudications passées sur des devis et détails estimatifs fournis par l'ingénieur en chef. Il en sera de même des réparations jugées trop importantes pour être laissées aux soins du fermier, et de celles qu'il négligerait, et dont le retard pourrait compromettre la sûreté publique. Le prix de ces reconstructions ou réparations sera avancé par le gouvernement et ajouté à la valeur du mobilier constatée au moment de la jouissance, ainsi qu'il sera dit ci-après; les travaux de réparation et d'entretien des cales d'abordage seront à la charge du fermier, pour tout ce qui sera étranger aux routes ou chemins vicinaux servant d'accès au passage.

Art. 14. — Aussitôt sa mise en possession, l'adjudicataire sera tenu de faire placer à ses frais, si déjà ils n'existent, les tarifs des droits de passage en lieu apparent, de l'un et de l'autre côté du fleuve ou de la rivière, sur un poteau où sera tracé le niveau d'eau au-dessus duquel le supplément de taxe sera exigible, ainsi que celui des hautes eaux au-dessus duquel tout passage est interdit. Il en sera de même chaque fois que les poteaux ou tarifs devront être renouvelés.

Art. 15. — La charge que les bacs, bateaux et batelets pourront contenir est limitée, savoir:

Pour les bacs, à.............. individus, y compris les mariniers, où à.............. chevaux, mulets, bœufs, vaches, etc.

Pour chaque bateau à.......... individus, y compris le passeur.

Pour chaque batelet, à......... individus, y compris également le passeur.

En cas de chargement mixte dans les bacs ou bateaux, ce chargement ne devra jamais produire un enfoncement supérieur à la ligne de flottaison. Pour qu'elle soit fixée invariablement le long du bac ou bateau, il sera posé, aux frais du fermier et en présence de l'ingénieur ou d'un agent de l'administration des ponts et chaussées dûment autorisé, et du maire, des planches ou linteaux qui indiqueront la hauteur de cette ligne de flottaison; la charge sera complète lorsque la surface de l'eau affleurera l'arête inférieure desdites planches ou linteaux, et l'on ne pourra plus admettre une nouvelle charge sous quelque prétexte que ce soit.

Art. 16. — L'étendue du port du bac sera déterminée par l'ingénieur en chef et indiquée par des bornes que l'adjudicataire fera placer à ses frais. Il fera aussi remplacer, à ses frais, celles qui auraient disparu ou qui auraient été endommagées pendant la durée du bail.

Quand l'étendue du port d'un bac n'aura pas été déterminée, elle sera considérée comme étant d'un kilomètre au plus, moitié au-dessus et moitié au-dessous de la ligne de passage.

Art. 17. — Faute par l'adjudicataire d'avoir rempli, dans la quinzaine de son entrée en jouissance, ou de la sommation qui lui en aura été faite, les obligations qui lui sont imposées par les deux articles précédents, il y sera pourvu par les soins du maire, après commandement préalable. L'état de la dépense, ainsi que celui de la sommation, après avoir été certifiés par le maire et rendus exécutoires par le préfet, seront remis au receveur des contributions indirectes, chargé du recouvrement du prix de ferme, qui en remboursera le montant au maire, et qui en poursuivra le recouvrement en même temps que celui du fermage.

Art. 18. — Les personnes qui, en vertu de l'art. 8 de la loi du 6 frimaire an VII, ont obtenu ou obtiendront l'autorisation de conserver ou d'établir des bateaux particuliers, ne pourront être troublées dans cette possession par l'adjudicataire, ni tenues à aucun dédommagement envers lui.

Art. 19. — L'adjudication sera approuvée par le préfet.

Mise en jouissance.

Art. 20. — L'adjudicataire ne pourra, sous quelque prétexte que ce soit, être mis en possession du bac qu'après avoir justifié de l'accomplissement des obligations qui lui sont imposées par les art. 1, 6 et 7; et faute par lui d'avoir fait cette justification un mois avant l'époque fixée pour l'entrée en jouissance et après un simple commandement resté sans effet pendant trois jours, il sera procédé, à la folle enchère, à une nouvelle adjudication, comme il est dit à l'art. 8.

Art. 21. — La mise en jouissance sera constatée par un procès-verbal particulier, auquel sera joint un inventaire exact, descriptif et estimatif des objets mobiliers qui seront mis à la disposition du fermier entrant. Ce procès-verbal, ainsi que l'inventaire descriptif et estimatif dont il vient d'être parlé, seront dressés par l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ou par la personne que le préfet aura désignée, en présence du maire, d'un employé des contributions indirectes désigné par le directeur, et de l'ancien et du nouveau fermier, ou eux dûment appelés. Ces pièces devront être en quadruple expédition et signées de toutes les parties. Une expédition du procès-verbal et de l'inventaire sera remise à chacun des deux fermiers : les deux autres seront conservées, l'une par l'ingénieur ordinaire ou l'agent qui le remplacera, et l'autre par l'employé des contributions indirectes, qui la remettra au directeur de cette administration.

Art. 22. — Pareil procès-verbal sera dressé à l'expiration du bail; et si l'évaluation du mobilier est inférieure à celle qui a été établie lors de l'entrée en jouissance, augmentée du prix des constructions ou réparations faites par le gouvernement et payées des deniers de l'État pendant la durée du bail, la différence ou moins-value devra être acquittée par le fermier sortant entre les mains du receveur des contributions indirectes, ainsi que le porte l'art. 11.

Dans le cas où la valeur du mobilier se trouverait supérieure à celle qui a été reconnue lors de l'entrée en jouissance, augmentée du prix des constructions et réparations faites par le gouvernement, il sera tenu compte audit fermier de la différence ou plus-value.

Perception.

Art. 23. — Le fermier ainsi que les passagers se conformeront au tarif arrêté par le gouvernement le............. .... et dont une copie est annexée au présent cahier des charges.

Art. 24. — Le fermier pourra poursuivre, conformément aux art. 56, 57, 58, 59, 60 et 61 de la loi du 6 frimaire an VII, et à ses risques et périls, toute personne qui se soustrairait au payement des sommes portées au tarif, ou qui, sans autorisation préalable et dans les limites du port du bac, établirait un bateau particulier, ainsi que celle qui, après avoir obtenu une autorisation, se servirait de son bateau pour passer, moyennant rétribu-

tion, des personnes étrangères à sa famille ou à son exploitation; ou enfin qui se permettrait des injures, menaces ou voies de fait envers le fermier, ses préposés ou mariniers.

Art. 25. — Tout fermier est autorisé à requérir, le cas échéant, l'assistance de la force armée.

Art. 26. — Le fermier, ses préposés ou mariniers, ne pourront, sous les peines portées par les art. 52, 53, 54 et 55 de la loi du 6 frimaire an VII, exiger autres et plus fortes sommes que celles qui sont portées au tarif, ni se permettre d'injurier, menacer ou maltraiter les passagers.

Art. 27. — Les contestations qui pourront s'élever sur la quotité du droit exigé par le fermier ou ses préposés seront portées devant le maire le plus voisin ou son adjoint, et par lui décidées sommairement et sans frais.

Police.

Art. 28. — Le passage sera desservi par .... grand bac ayant de longueur.................................
de largeur.................................
garni de ....
par.......................... bateaux ;
chaque bateau sera garni de ....
.... par
.... batelets ;
chaque batelet sera garni de..............
.... et par...........
.... mariniers.

Art. 29. — Le fermier entretiendra constamment, pour le service de son exploitation, le nombre de préposés ou de mariniers indiqué par l'art. 28 du présent cahier des charges ; leur salaire sera à sa charge.

Art. 30. — Le fermier ne pourra employer au service de son exploitation que des gens âgés au moins de vingt et un ans, de bonnes vie et mœurs, et bien au fait de la navigation. Dans les limites de l'inscription maritime, les hommes employés à la conduite du bac seront choisis parmi les inscrits maritimes; les dispositions des décrets-lois des 20 et 23 mars 1852 seront observées, et le bac sera muni d'un rôle d'équipage, conformément au décret-loi du 19 mars 1852.

Tout individu, soit fermier, soit marinier, faisant le service du passage, devra être constamment muni : 1° du certificat d'aptitude exigé par l'art. 47 de la loi du 6 frimaire an VII ; 2° d'un certificat de moralité délivré par le maire de la commune qu'il habite.

Il sera tenu de représenter ces pièces à toute réquisition des autorités locales, des ingénieurs et agents des ponts et chaussées, ainsi que des employés des contributions indirectes, des agents de la marine et de la gendarmerie.

Les inscrits maritimes seront dispensés du certificat d'aptitude, mais ils devront être munis du certificat de moralité.

L'inexécution de ces prescriptions entraînera la résiliation du bail et la réadjudication du passage d'eau à la folle enchère du fermier évincé.

Art. 31. — Le fermier fera exactement balayer les ports et les cales lors des crues d'eau, et tenir propres en tout temps les abords et pontons des bacs et bateaux.

Il garnira les bacs et bateaux de planches pour sièges, de manière que les passagers y soient avec propreté et sûreté, et tiendra toujours les bateaux vides d'eau.

Art. 32. — Les bacs et bateaux, au moment de l'embarquement et du débarquement, seront amarrés de manière à éviter les accidents que leur recul pourrait occasionner.

Art. 33. — Le fermier ne pourra passer ni être contraint à passer, lorsque les rivières charrieront des glaces, ni lorsque le vent et les grandes eaux seront assez considérables pour faire craindre des accidents ; il demeurera personnellement responsable de tout dommage et accident auquel l'inexécution de cet article donnerait lieu.

Art. 34. — Le fermier sera tenu de passer une personne seule, sans exiger d'autre droit que le droit simple, lorsqu'elle aura attendu sur le port le laps de temps qui sera d'une heure pour les bacs et d'une demi-heure pour les passe-cheval et pour les batelets.

Il devra passer sans aucun délai les fonctionnaires, agents et autres personnes désignées à l'art. 4.

Toute autre personne qui voudra passer isolément et sans attendre ce laps de temps payera le droit fixé dans ce cas par le tarif.

Le fermier sera tenu de passer, soit avant le lever, soit après le coucher du soleil, sans exiger aucun droit, mais seulement pour l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires, employés, agents et autres personnes désignées à l'art. 4.

Art. 35. — Le fermier, conformément à l'art. 54 de la loi du 6 frimaire an VII, sera responsable des délits commis par les préposés et mariniers, et des accidents imputables à leur négligence ou à leur impéritie, ainsi que des restitutions, dommages, amendes ou condamnations pécuniaires prononcées contre lesdits préposés ou mariniers.

Art. 36. — Tout fermier sera tenu d'accompagner les ingénieurs des ponts et chaussées, dans les visites semestrielles que prescrit l'art. 34 de la loi du 6 frimaire an VII, de leur donner tous les renseignements qu'ils requerront, et de signer avec eux le procès-verbal de ces visites, dans lequel il lui sera loisible de faire insérer ses observations.

Droits de péage. — Les tarifs sont fixés dans chaque cas suivant les circonstances,

suivant l'importance du service rendu, de manière à assurer autant que possible à l'adjudicataire la rémunération légitime à laquelle il a droit.

On trouvera dans les *Annales des ponts et chaussées* les tarifs des bacs de Quillebeuf, 21 octobre 1871, d'Evin-Malmaison (Pas-de-Calais), 8 juillet 1873, de Brieulles-sur-Meuse, 6 mai 1873, de Lestiac (Gironde), 21 février 1873, de Lechwater sur le canal de la Haute-Colme (Nord), 31 mai 1876.

Pour ce dernier, comme pour celui d'Evin sur le canal de la Haute-Deule, le passage se fait par batelets au prix de 0 fr. 02 par personne.

Voici le tarif du bac de Quillebeuf sur la basse Seine.

1. Pour le passage à pied d'une personne non chargée ou chargée d'un poids au-dessous de 50 kil. » fr. 10
   Un cavalier ou conducteur de bestiaux... » 10
2. Denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou sur un mulet, mais embarquées à bras d'homme et d'un poids de 5 myriagrammes............... » 10
3. Chaque myriagramme excédant.......... » 02
4. Cheval de selle, valise comprise, cheval, mulet ou âne chargés ou non chargés, bœuf, vache ou porc........................ » 15
5. Veau........................... » 10
6. Cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employés au labour ou allant au pâturage, mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons, huit volailles.............................. » 05
7. Mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, paire d'oies ou de dindons allant au pâturage.......................... » 01
8. Voiture suspendue à deux ou quatre roues, charrette ou chariot à quatre roues, chargés, attelés chacun d'un cheval, conducteur compris........................... 1 »
9. Voiture suspendue à quatre roues, charrette ou chariot à quatre roues, chargés, attelés à deux chevaux, conducteur compris.............................. 2 »
10. Voiture suspendue à quatre roues, charrette ou chariot à quatre roues, chargés, attelés de plus de deux chevaux et conducteur compris......................... 3 »
11. Les voitures employées au transport de la houille, à deux ou quatre roues, quel que soit le nombre de chevaux de l'attelage, payeront, pour la traversée à vide... » 50
12. La voiture de houille chargée payera par tonne, une redevance de............... » 10
13. Les charrettes et chariots à quatre roues, vides, attelés de plus d'un cheval, payeront comme n'étant attelés que d'un cheval; les autres chevaux payeront comme s'ils voyageaient isolément.

    Nota. Les voyageurs de ces voitures payeront séparément, par tête, le droit dû par une personne à pied.
14. Les voitures et les chevaux employés à la culture et occupés au transport de la ferme aux champs et des champs à la ferme ne payeront que la moitié des droits prévus par le tarif.

    Nota. L'embarquement et le débarquement des marchandises, des bestiaux, chevaux et voitures, sont à la charge du fermier et sont compris dans les prix portés ci-dessus.

Compétence. — La jurisprudence a varié sur les questions de compétence en matière de passages d'eau; elle est aujourd'hui fixée comme il suit :

Toutes les contestations qui s'élèvent entre l'administration et les adjudicataires des passages d'eau, qu'il s'agisse de l'application des clauses du marché, de l'évaluation du matériel, du dommage causé aux adjudicataires par un autre travail public, du payement des fermages, etc., relèvent de la juridiction administrative, c'est-à-dire du conseil de préfecture en premier ressort.

Les contestations entre le fermier et les tiers sur l'application des tarifs relèvent de l'autorité judiciaire, c'est-à-dire du juge de paix en premier ressort.

Une question spéciale de compétence a été tranchée par le conseil d'Etat, le 15 mai 1874; les dommages causés à un bac à vapeur par l'abordage d'un autre bateau avaient été considérés comme une contravention de grande voirie, dont les ingénieurs avaient dressé procès-verbal et qui avait été déférée au conseil de préfecture. — Les ingénieurs fondaient la compétence du conseil de préfecture sur la combinaison des lois des 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X, qui attribuent audit conseil toutes les affaires de grande voirie concernant les routes et les rivières navigables; le passage d'eau en question existant sur la Charente pour réunir deux tronçons d'une route départementale rentrait dans la grande voirie, qu'on le considérât comme une dépendance, soit de la route, soit de la rivière. — Le conseil d'Etat n'a pas admis cette théorie; il a jugé que les bacs ne pouvaient être considérés comme partie intégrante de la voie dont ils relient les tronçons et qu'il n'existait dans l'espèce aucune contravention de grande voirie.

Indemnité pour suppression du bac ou création d'un nouveau passage. — Lorsque le bac devient moins productif ou improductif par suite de la création d'un passage voisin, tel qu'un pont, le fermier peut, dans certains cas, avoir droit à indemnité.

Si le cahier des charges n'a réservé en faveur du fermier aucun périmètre pour l'exploitation du passage, la jurisprudence admet que l'administration a le droit d'établir, sans indemnité, un pont dans le voisinage du bac.— Si l'administration s'était, par le cahier des charges, interdit de créer un autre passage à une certaine distance et qu'elle passât outre, il est clair que le fermier aurait droit à indemnité.

Afin de concilier les intérêts de tous, le modèle de cahier des charges a introduit les conditions spécifiées à l'art. 10, auquel le lecteur voudra bien se reporter. Au cas de suppression du passage, le fermier n'a pas droit

à indemnité, mais son bail est résilié de plein droit à partir du jour où l'exploitation a cessé. En présence de cette clause, le fermier n'est pas fondé à demander une indemnité pour la suppression partielle du passage et le trouble à sa jouissance qui seraient le résultat de modifications apportées au régime des eaux par l'exécution de travaux publics; il ne peut que demander la résiliation de son bail. — 22 décembre 1859.

En l'absence d'une clause spéciale du cahier des charges, l'administration n'est pas responsable envers le fermier d'un bac des conséquences du mauvais état des chaussées aux abords. — 20 janvier 1850.

Bateaux dans le voisinage des bacs. — Si l'Etat et les départements, suivant les cas, ont seuls le privilège de posséder des bacs publics, la loi n'a pas voulu interdire les bateaux privés. — Le droit de péage perçu par le bac est l'équivalent d'un service rendu; il n'est pas obligatoire pour les particuliers qui, par eux-mêmes, possèdent d'autres moyens de transport.

Les art. 8 et 9 de la loi de frimaire an VII exemptent des dispositions relatives aux bacs: 1° les bacs et bateaux non employés à un passage commun, mais établis pour le seul usage d'un particulier, ou pour l'exploitation d'une propriété circonscrite par les eaux; 2° les barques, batelets et bachots servant à l'usage de la pêche et de la marine, mais les propriétaires et conducteurs desdites barques, batelets et bachots ne pourront point établir de passage à heure ni lieu fixes.

L'établissement des bateaux particuliers est autorisé par les préfets. — Décret du 13 avril 1861 sur la décentralisation.

Un entrepreneur de travaux publics peut établir un bac pour le passage de ses ouvriers et le transport de ses matériaux, sans qu'il y ait lieu à indemnité pour l'adjudicataire du passage d'eau, 25 septembre 1834. — De même un usinier, un agriculteur peuvent établir un bateau particulier pour l'usage exclusif de leur exploitation. Circ. du 17 avril 1811. — Un meunier peut, dans le voisinage d'un bac affermé, établir un bateau pour amener à son usine les chalands, chevaux et véhicules amenant le grain et emportant la farine; le bateau est, dans ce cas, exclusivement employé au service de l'usine. — Avis du cons. d'Etat du 3 juin 1847.

BAIL.

Le bail est une forme du contrat de louage; c'est aussi l'acte qui constate le contrat. Le contrat de louage est réglé par le titre VIII, livre III du Code civil. — Nous donnerons ci-après les règles générales des baux à loyer.

Art. 1708. — Il y a deux sortes de contrats de louage : celui des choses et celui d'ouvrage.

Art. 1709. — Le louage des choses est un contrat par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que l'autre s'oblige de lui payer.

Art. 1711. — On appelle *bail à loyer* le louage des maisons et celui des meubles; *bail à ferme*, celui des héritages ruraux; *bail à cheptel* celui des animaux dont le profit se partage entre le propriétaire et celui à qui il les confie.

Art. 1712. — Les baux des biens nationaux, des biens des communes et des établissements publics sont soumis à des règlements particuliers.

Art. 1714. — On peut louer ou par écrit ou verbalement.

Art. 1715. — La preuve du bail verbal ne peut être reçue par témoins et le serment peut seulement être déféré à celui qui nie le bail.

Art. 1717. — Le preneur a le droit de sous-louer et même de céder son bail à un autre, si cette faculté ne lui a pas été interdite. Elle peut être interdite pour le tout ou partie. Cette clause est toujours de rigueur.

Art. 1719. — Le bailleur est obligé, par la nature du contrat, et sans qu'il soit besoin d'aucune stipulation particulière :

1° De délivrer au preneur la chose louée;

2° D'entretenir cette chose en état de servir à l'usage pour lequel elle a été louée;

3° D'en faire jouir paisiblement le preneur pendant la durée du bail.

Art. 1720. — Le bailleur est tenu de délivrer la chose en bon état de réparations de toute espèce. Il doit y faire, pendant la durée du bail, toutes les réparations qui peuvent devenir nécessaires autres que les locatives.

Art. 1722. — Si pendant la durée du bail, la chose louée est détruite en totalité par cas fortuit, le bail est résilié de plein droit; si elle n'est détruite qu'en partie, le preneur peut, suivant les circonstances, demander ou une diminution de prix ou la résiliation même du bail. Dans l'un et l'autre cas, il n'y a lieu à aucun dédommagement.

Art. 1723.— Le bailleur ne peut, pendant la durée du bail, changer la forme de la chose louée.

Art. 1728. — Le preneur est tenu de deux obligations principales :

1° D'user de la chose louée en bon père de famille, et suivant la destination qui lui a été donnée par le bail, ou suivant celle présumée d'après les circonstances, à défaut de convention;

2° De payer le prix du bail aux termes convenus.

Art. 1729. — Si le preneur emploie la

chose louée à un autre usage que celui auquel elle a été destinée, ou dont il puisse résulter un dommage pour le bailleur, celui-ci peut, suivant les circonstances, faire résilier le bail.

Art. 1736. — Si le bail a été sans écrit, l'une des parties ne pourra donner congé à l'autre qu'en observant les délais fixés par l'usage des lieux.

Art. 1737. — Le bail cesse de plein droit à l'expiration du terme fixé, lorsqu'il a été fait par écrit, sans qu'il soit nécessaire de donner congé.

Art. 1738. — Si, à l'expiration des baux écrits, le preneur reste et est laissé en possession, il s'opère un nouveau bail dont l'effet est réglé par l'article relatif aux locations faites sans écrit.

Il y a alors *tacite réconduction.*

Art. 1739. — Lorsqu'il y a un congé signifié, le preneur, quoiqu'il ait continué sa jouissance, ne peut invoquer la tacite réconduction.

Art. 1742. — Le contrat de louage n'est point résolu par la mort du bailleur, ni par celle du preneur.

Art. 1743. — Si le bailleur vend la chose louée, l'acquéreur ne peut expulser le fermier ou le locataire qui a un bail authentique ou dont la date est certaine, à moins qu'il ne se soit réservé ce droit par le contrat de bail.

Art. 1744. — S'il a été convenu, lors du bail, qu'en cas de vente l'acquéreur pourrait expulser le fermier ou locataire, et qu'il n'ait été fait aucune stipulation sur les dommages et intérêts, le bailleur est tenu d'indemniser le fermier ou le locataire de la manière suivante.

Art. 1745. — S'il s'agit d'une maison, appartement ou boutique, le bailleur paye, à titre de dommages et intérêts, au locataire évincé, une somme égale au prix du loyer, pendant le temps qui, suivant l'usage des lieux, est accordé entre le congé et la sortie.

Art. 1746. — S'il s'agit de biens ruraux, l'indemnité que le bailleur doit payer au fermier, est du tiers du prix du bail pour tout le temps qui reste à courir.

Art. 1747. — L'indemnité se réglera par experts, s'il s'agit de manufactures, usines ou autres établissements qui exigent de grandes avances.

Art. 1748. — L'acquéreur qui veut user de la faculté réservée par le bail, d'expulser le fermier ou locataire en cas de vente, est en outre tenu d'avertir le locataire au temps d'avance usité dans le lieu pour les congés. — Il doit aussi avertir le fermier de biens ruraux, au moins un an à l'avance.

Art. 1749.—Les fermiers ou les locataires ne peuvent être expulsés qu'ils ne soient payés par le bailleur, ou, à son défaut, par le nouvel acquéreur, des dommages et intérêts ci-dessus expliqués.

Art. 1750. — Si le bail n'est pas fait par acte authentique, ou n'a point de date certaine, l'acquéreur n'est tenu d'aucuns dommages et intérêts.

Art. 1751. — L'acquéreur à pacte de rachat ne peut user de la faculté d'expulser le preneur jusqu'à ce que, par l'expiration du délai fixé pour le réméré, il devienne propriétaire incommutable.

Voyez les mots *Locataires, Réparations locatives, Etat de lieux.*

Enregistrement des baux. — Les baux sont soumis à un droit proportionnel de 20 cent. par 100 francs, double décime non compris.

Autrefois, la plupart des baux n'étaient pas enregistrés; beaucoup étaient rédigés sous seing privé, et, en cas de contestations, afin de ne point montrer ces baux et de frauder l'enregistrement, on les déclarait comme conventions verbales; on ne les produisait en justice que contraint et forcé. — Aujourd'hui, les locations verbales elles-mêmes sont soumises à l'enregistrement (loi du 23 août 1871). — Les baux écrits sont alors remplacés par des déclarations détaillées et estimatives qui doivent être faites dans les trois mois de l'entrée en jouissance; les droits doivent être payés pour la durée du bail ou au moins pour une fraction de trois années, si le bail excède trois ans. Ne sont pas assujetties à l'enregistrement les locations inférieures à 100 fr., faites pour moins de trois ans, à moins que le même bailleur n'ait donné plusieurs locations de ce genre dont le total dépasse 100 francs, auquel cas il est tenu personnellement de la déclaration et du payement des droits. Dans les autres cas, le droit est à la charge du preneur.

BAUX ADMINISTRATIFS.

On désigne sous le nom de baux administratifs diverses opérations :

1° On appelle *baux d'entretien* les travaux d'entretien des routes, chemins, canaux, etc., adjugés pour plusieurs années, d'ordinaire pour cinq ans; ces travaux se renouvellent chaque année, et on pourrait, à la rigueur, procéder à une adjudication annuelle, mais cette méthode serait vicieuse, car il faut du temps pour approvisionner les matériaux et aménager les carrières; un entrepreneur, qui a devant lui une certaine période peut établir une meilleure organisation et effectuer les travaux plus économiquement que s'il lui était demandé une fourniture accidentelle; 2° l'administration donne à bail, moyennant redevance, le droit de pêche dans les rivières navigables et canaux, les ponts à péage, les bacs et passages d'eau, la chasse dans les forêts domaniales.

Ce sont là des baux particuliers dont nous n'avons pas à parler ici; nous ne nous

occuperons que des baux d'immeubles contractés par l'État, par les départements, par les communes et les établissements publics; ces contrats ne diffèrent des contrats entre particuliers qu'en ce que l'une des parties est une personne civile et non un individu.

Baux de l'Etat. — D'après le décret du 13 avril 1861 sur la décentralisation administrative, les préfets statuent définitivement :

1° Sur la location amiable, après estimation contradictoire de la valeur locative, des biens de l'Etat, lorsque le prix annuel n'excède pas 500 francs;

2° Sur les loyers de magasins, terrains, etc.

Pour ces loyers, les préfets doivent se renfermer dans les limites des crédits ouverts. Le règlement sur la comptabilité, de 1849, ne donnait aux préfets le droit d'approuver ces loyers que lorsqu'ils ne dépassaient pas 500 francs; leurs pouvoirs ont donc été étendus.

Circulaire du directeur général de l'enregistrement du 9 août 1869. — *Baux d'immeubles loués à l'Etat; enregistrement et timbre.* (Extrait.)

Il a été reconnu, par diverses décisions ministérielles mentionnées dans l'instruction générale, n° 1425, § 3, que les baux d'immeubles, dont le prix est à la charge de l'Etat, doivent être *enregistrés gratis*, comme les acquisitions, échanges et partages spécialement désignés dans l'art. 70, § 2, n° 1er, de la loi du 22 frimaire an VII.

Ces décisions sont motivées sur ce que les droits d'enregistrement des baux devant être supportés par les preneurs (*Loi du* 22 *frimaire an VII, art.* 31), l'Etat se payerait, en définitive, un impôt à lui-même, si les locations faites à son profit donnaient lieu à la perception d'un droit d'enregistrement, lors de la formalité.

Mais les mêmes raisons de décider n'existent pas à l'égard du *droit de timbre* des baux passés au profit de l'Etat. Ce droit, en effet, n'est pas à la charge du Trésor; il doit être supporté par les particuliers qui consentent la location, aux termes de l'art. 29 de la loi du 13 brumaire an VII, ainsi conçu : « Le timbre « des quittances fournies à la République ou « délivrées en son nom *est à la charge des « particuliers qui les donnent ou les reçoivent; « il en est de même pour tous autres actes entre « la République et les citoyens.* »

Déterminé par ces considérations, le ministre a décidé, le 19 novembre 1868, que les baux faits à l'Etat, bien que dispensés du payement des droits d'enregistrement, sont cependant assujettis au droit de timbre, dont le montant est à la charge des bailleurs.

La décision contraire du 22 juin 1830, citée dans l'instruction générale, n° 1391, cessera d'être prise pour règle.

Baux des départements. — D'après l'art. 46 de la loi du 10 août 1871, le conseil général statue définitivement sur les baux de biens donnés ou pris à ferme ou à loyer, quelle qu'en soit la durée. C'est au préfet qu'il appartient de passer les contrats au nom du département, mais il ne peut le faire que sur l'avis conforme de la commission départementale. Lorsque le conseil général a statué sur un bail, le préfet prépare l'acte qui engagera les deux parties contractantes; il le soumet ensuite à la commission départementale, et c'est seulement sur l'avis conforme de cette commission, avis dont mention doit être faite sur l'acte, que le préfet peut revêtir ledit acte de sa signature.

Instruction du directeur général de l'enregistrement du 15 *janvier* 1868 (extrait). — *Timbre et enregistrement des actes sous seing privé, autres que des marchés des travaux publics, faits dans l'intérêt des départements, des communes et des établissements publics.*

« Les plans et devis relatifs aux travaux des départements, communes et établissements publics, sont soumis au timbre, qu'ils soient rédigés par des ingénieurs et préposés des ponts et chaussées, ou par des agents que l'autorité locale aura désignés (décision des 14 juillet 1820 et 25 octobre 1822); « mais ils peuvent n'être présentés au timbre qu'*après* « l'approbation de l'autorité compétente, sauf « toutefois le payement de l'amende encourue « (amendes de timbre et d'enregistrement), « s'il était procédé à l'adjudication des tra- « vaux avant que les plans et devis approuvés « eussent acquitté les droits dus au Trésor. » — Décision du 8 juin 1852.

La décision du 8 juin ayant un caractère exceptionnel ne saurait être étendue au-delà des termes qui l'expriment, ni des cas qu'elle a formellement prévus. Cependant, le directeur général a souvent occasion de remarquer que, par une extension abusive, elle est appliquée notamment à des actes sous seings privés relatifs à des projets d'aliénation ou d'acquisition, d'acceptation de dons ou de legs, etc.

On rappelle aux agents qu'en principe les départements, les communes et établissements publics sont assimilés aux particuliers pour l'exécution des lois sur le timbre et l'enregistrement, et qu'en dehors *des marchés de travaux*, les plans, cahiers des charges, procès-verbaux d'estimation, rapports et autres actes sous seings privés, dressés dans leur intérêt par des ingénieurs, des architectes ou de simples particuliers, doivent être écrits sur papier timbré et enregistrés *avant* d'être présentés à l'approbation. — Lois du 13 brumaire

an VII, art. 12 et 24; 22 frimaire an VII, art. 23 et 47.

Les employés supérieurs sont spécialement chargés de veiller à ce que la décision du 8 juin 1852, dont le sens restrictif paraît avoir été méconnu, reçoive désormais une exacte application.

Questions de compétence. — Au commencement du siècle on avait réservé à la juridiction administrative la connaissance des difficultés reatives à la vente et aux baux des biens nationaux.

La jurisprudence est aujourd'hui fixée en sens contraire :

A moins d'une disposition expresse de loi, les contestations relatives aux baux passés dans l'intérêt de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics relèvent de l'autorité judiciaire.

Un bail consenti par l'Etat ou une commune constitue un contrat de droit commun dont la connaissance appartient à l'autorité judiciaire. — La résiliation d'un bail passé pour une caserne entre un particulier et un département, en la forme administrative, est de la compétence judiciaire. Les actes ayant pour objet la gestion et l'administration du domaine communal peuvent être interprétés par l'autorité judiciaire, car ils n'ont pas le caractère d'actes administratifs. (Dalloz.)

La compétence des juridictions est d'ordre public et les parties ne peuvent, par leurs accords, y déroger. — Serait donc nulle la condition insérée dans un bail que les contestations y relatives seront portées devant le conseil de préfecture.

BALAYAGE.

Il y a bien longtemps que des édits royaux ont mis à la charge des riverains le nettoiement et le balayage des rues chacun devant sa maison. Comme texte originel sur la matière, on cite d'ordinaire l'*arrêté du Conseil du roi du 21 novembre* 1577 (Henri III), qui ordonne que : « les propriétaires ou locataires de maisons seront tenus de nettoyer la rue au devant des dites maisons deux fois le jour, de ranger les boues en tas près du ruisseau, de faire jeter chaque jour deux seaux d'eau au moins sur le pavé, et de mettre les ordures dans des paniers qui devront être vidés dans les tombereaux chargés d'enlever les immondices. Ces mesures seront appliquées dans Paris et dans toutes les autres villes du royaume, en tant qu'elles se pourront conformer à l'exemple de la dite ville. »

Les droits de l'autorité municipale, en ce qui touche le nettoiement de la voie publique, ont été confirmés par l'art. 3, titre XI, du décret des 16-24 août 1790 :

« Les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux sont : ce qui comprend le nettoiement, ... l'enlèvement des encombrements, ... l'interdiction de rien jeter qui puisse causer des exhalaisons nuisibles. »

La pénalité, appliquée par les tribunaux de simple police, est réglée par l'art. 471 du Code pénal :

« Seront punis d'amende, depuis un franc jusqu'à cinq francs inclusivement : 3° ceux qui auront négligé de nettoyer les rues ou passages, dans les communes où ce soin est laissé à la charge des habitants; 5° ceux qui auront négligé ou refusé d'exécuter les règlements ou arrêtés concernant la petite voirie. »

Jurisprudence.— Le balayage est une charge de la propriété et non seulement de l'habitation; donc, à moins que les règlements locaux ne mettent cette opération à la charge des propriétaires ou locataires, c'est le propriétaire qui en est tenu et responsable, aussi bien lorsqu'il habite la commune que lorsqu'il en est éloigné, aussi bien lorsque la maison est occupée par un locataire que lorsqu'elle est inhabitée. Le propriétaire est, par suite, personnellement passible de la contravention. — Cass., 6 novembre 1857, 28 juin 1861, 15 janvier 1875.

Mais, si le règlement local de police dit que le balayage sera fait par les propriétaires ou locataires, ceux-ci sont tenus de l'effectuer; c'est le locataire du rez-de-chaussée qui est passible de la contravention. — Cass., 28 novembre 1868.

Le concierge d'un édifice public, le syndic d'un failli, représentent le propriétaire ou le locataire et sont responsables de la contravention de non-balayage. — Cass., 30 mai, 23 mai 1846.

Les jours et heures du balayage sont fixés par les règlements locaux et sont obligatoires; chaque propriétaire est tenu au balayage de la moitié de la voie; on peut même lui imposer le balayage de la voie entière, lorsqu'il n'y a pas de maison en face.

Excès de pouvoirs. Incompétence. La réglementation du balayage appartient à la seule autorité municipale; un arrêté du préfet, ordonnant de nouvelles mesures ou modifiant les anciennes est donc sans valeur. Une contravention à cet arrêté ne peut être poursuivie.— Cass., 28 juin 1861.

L'autorité municipale est obligée de se renfermer pour ses règlements dans les termes de la loi des 16-24 août 1790. Toute mesure, même prise dans l'intérêt général, qui excède les termes de ladite loi, est illégale et ne saurait être obligatoire. Ainsi, l'autorité municipale peut ordonner le balayage et la mise en tas de la neige, mais elle n'a point le pouvoir d'en ordonner l'enlèvement par les riverains ni de

requérir des chevaux et voitures à cet effet. — Cass., 15 décembre 1855.

De même ne rentre pas dans les mesures que le maire peut prendre pour le nettoiement de la voie publique, l'arrêté qui prescrit aux riverains d'enlever l'herbe croissant entre les pavés et de verser du sable pour remédier au déchaussement des pavés. — Cons. d'Etat, 20 décembre 1872.

La contravention n'admet pas d'excuse. — La contravention résultant d'un balayage tardif ne peut être légalement excusée par la bonne foi et le grand âge des inculpés. — Cass., 15 janvier 1870.

Voici les motifs de cet arrêt cassant un jugement de simple police :

D'une part, en matière de contravention il est de principe que l'excuse de bonne foi est inadmissible, et, d'autre part, le juge ne peut, en aucun cas, pour se dispenser d'appliquer la peine encourue, admettre des excuses autres que celles qui sont expressément déterminées par la loi; en le faisant, le jugement attaqué a formellement violé l'art. 65 du Code pénal, et aussi, par refus d'application, l'art. 471, n° 15, du même code.

De même, le contrevenant ne peut être relaxé par le juge de police sous le prétexte que le procès-verbal ne constate pas que le balayage était nécessaire et qu'il existait des ordures devant la maison (Cass., 22 novembre 1849); ni sous le prétexte que l'habitation donne sur une impasse non pavée, 2 octobre 1851; ni sous le prétexte que la rue est empierrée et non pavée. — 10 octobre 1851.

Adjudicataire du balayage. Enlèvement des boues et immondices. — Dans certaines villes, le balayage est mis en adjudication et les propriétaires sont délivrés de cette charge; mais ce n'est pas le cas ordinaire, et l'adjudicataire n'a, en général, qu'à enlever les boues et immondices mis en tas par les riverains.

Il va sans dire que le propriétaire, qui fait un traité particulier avec l'entrepreneur des boues, demeure seul responsable des contraventions et peut seulement exercer une action civile contre l'entrepreneur ou son délégué. — Cass., 31 août 1854.

Mais l'entrepreneur de l'enlèvement des boues d'une ville, chargé par son cahier des charges du balayage, est, de plein droit, substitué à cet égard aux obligations des habitants et passible des peines de l'art. 471, § 3, du Code pénal, sans préjudice des réparations civiles éventuelles pour inexécution de ses engagements envers la ville. — Cass., 11 juillet 1868, 23 janvier 1874.

L'entrepreneur ne peut échapper à la juridiction du tribunal de simple police par une clause du cahier des charges qui confierait à l'autorité administrative la répression des infractions. — Cass., 10 juin 1869.

Les conventions des parties ne peuvent annuler la contravention; c'est une question d'ordre public, à laquelle ne peut déroger le procès-verbal d'une adjudication.

Lorsqu'un entrepreneur soumissionne l'enlèvement des immondices et le balayage des marchés, des places, des abords des églises et autres édifices publics d'une ville, son cahier de charges a force de règlement de police. Il est spécialement soumis à l'application de l'art. 471, § 3, du Code pénal, interprété suivant l'art. 4 de l'arrêt du conseil du roi, du 21 novembre 1577 : « 1° L'omission de l'enlèvement des immondices dans plusieurs rues de la ville, et des cendres dans les cendriers, le même jour, peut être considérée comme une contravention unique; — 2° Mais on doit compter séparément de cette contravention les infractions à l'obligation du balayage, et chacune de ces infractions, même commise le même jour, constitue une contravention distincte, suivant le nombre des points négligés. — Cass., 23 janvier 1874.

Le marché passé entre la ville de Nice et un entrepreneur pour l'enlèvement des boues et poussières amoncelées sur les voies publiques s'appliquait même aux amas faits par les cantonniers. — Cons. d'Etat, 25 juin 1875.

L'adjudicataire de l'enlèvement des boues et immondices dans une commune, se fondant sur ce que la grande quantité de gravier répandu sur les voies publiques l'aurait empêché d'utiliser le fumier provenant de son entreprise, demande une indemnité. — Rejet par le motif que le gravier n'a été répandu que dans la mesure nécessaire à l'entretien des voies publiques, ainsi que cela s'était pratiqué les années précédentes. — 9 juillet 1875.

Est légal et obligatoire l'arrêté municipal qui interdit aux habitants d'enlever les boues et immondices alors qu'elles sont réservées à un adjudicataire; le contrevenant est passible des peines de police, mais ne peut être poursuivi pour vol quand il s'agit de boues dont l'adjudicataire n'avait pas encore pris possession.— Cass., 12 avril 1850.

Compétence. — Toutes les contraventions à la police du balayage, commises par l'adjudicataire, relèvent des tribunaux de police. Sont seulement réservés à la juridiction administrative les difficultés relatives à l'interprétation et à l'application du marché.

Balayage des rues de Paris. — L'obligation du balayage imposée aux riverains des rues de Paris a été remplacée par une taxe spéciale, créée par la loi du 26 mars 1873. Cette taxe est obligatoire; la ville demeure seule chargée du balayage.

Un propriétaire ne peut demander la réduc-

tion de la taxe du balayage sous le prétexte que cette taxe est exagérée par rapport à la valeur de son immeuble ou par rapport à la nature de la voie publique. — Cons. d'Etat, 31 mars 1876.

BALISES.

Les balises sont des appareils destinés à signaler, à baliser les écueils sous-marins. Les plus simples sont des gaules en bois, fixées dans des trous ou par des enrochements, et portant à leur sommet un voyant, tel qu'un petit fagot de bois, un ballon, une tonne; on fait maintenant des balises en fer, ou en fer et maçonnerie.

Le balisage s'applique également aux rivières, surtout aux rivières à fond mobile.

L'enlèvement des balises constitue une contravention de grande voirie. Voir *Phares*.

BALIVEAUX.

Les baliveaux sont les arbres qu'on n'a pas coupés en même temps qu'un taillis et qui sont destinés à devenir arbres de haute futaie.

L'opération qui a pour but de choisir et de marquer les baliveaux s'appelle balivage.

BALLASTIÈRE.

Le mot *ballast* en anglais désigne les tas de cailloux et de gros sable dont on se sert pour lester les navires. Stephenson s'en servit pour constituer la fondation des voies ferrées. Le ballast désigne donc aujourd'hui la couche de sable ou de caillou cassé qui reçoit et supporte les traverses des chemins de fer.

On peut obtenir pour l'extraction du ballast des arrêtés autorisant l'occupation temporaire des terrains. — Loi du 15 juillet 1845, art. 3.

BANQUE DE FRANCE.

Généralités sur les banques. — Au moyen âge, dans les villes si commerçantes du nord de l'Italie, il se faisait un grand trafic des matières d'or et d'argent et un change considérable de monnaies; chaque changeur avait sur le marché son banc ou comptoir, *banco*, et, quand il faisait de mauvaises affaires, son banc était rompu, *banco rotto;* de là les mots *banque* et *banqueroute*.

Les opérations des banques se développèrent peu à peu. Il y eut d'abord des banques *de dépôt* recevant en dépôt, sous la surveillance des municipalités, toutes les monnaies diverses ayant cours et donnant en échange des certificats de dépôt, ou une *monnaie de banque*, de titre et de poids définis et réguliers.

La somme délivrée était toujours inférieure à la valeur du dépôt. Aussi, les certificats et monnaies de banques arrivèrent-ils à faire prime sur l'argent courant.

Les banques amenèrent aussi une grande facilité dans les payements; car il suffisait aux négociants, ayant un dépôt à la banque, de délivrer sur ces dépôts des certificats de *virement*. La banque percevait des droits sur les dépôts et virements.

En 1768, la banque de Stockholm inaugura les certificats de dépôt transmissibles au porteur et le *billet de banque* était créé. Le billet de banque était remboursable immédiatement et à vue; mais on ne tarda pas à reconnaître qu'en temps ordinaire le nombre des billets présentés au remboursement était assez restreint; on en arriva à émettre plus de billets qu'il n'y avait de numéraire en caisse et à donner des billets de banque en échange des billets à ordre et des lettres de change des négociants. On créa alors la banque d'escompte et de *circulation*.

« Toujours échu et toujours à échoir, dit M. Garnier, le billet de banque remplace des valeurs à une seule échéance fixe et fait, sans frais, les fonctions de la monnaie, mille fois plus encombrante. Il satisfait donc si bien aux besoins de ceux qui le reçoivent, il remplit si bien sa fonction d'intermédiaire circulant, qu'il reste souvent dans la circulation jusqu'à ce que la vétusté l'en chasse, de telle façon que, pour la banque qui l'émet, il devient, quoique payable à vue, billet à échéance lointaine. »

Le billet de banque est représenté dans les caisses de la Banque soit par du numéraire, soit par du papier de commerce; il diffère donc essentiellemant du papier-monnaie, émis par les gouvernements dans les grandes crises, qui ne représente qu'un engagement moral et subit bien vite, malgré le cours forcé, une dépréciation profonde.

Aujourd'hui, les opérations des banquiers sont les suivantes : recouvrements et payements pour leurs clients; gardes de fonds et payements par un simple virement dans les comptes; dépôts de titres et capitaux flottants; escompte des effets de commerce, c'est-à-dire avance, moyennant retenue, des sommes portées sur ces billets; réescompte des mêmes effets pour se procurer des espèces; avances ou prêts à découvert sur titres et métaux précieux; émission de billets et d'obligations payables à vue ou à échéance; spéculations de change; spéculations sur les métaux précieux et les titres; émissions de valeurs industrielles et de fonds d'Etats.

Banque de France.—Fondée en 1800, comme établissement privé, au capital de 30 millions, représenté par 30,000 actions, elle fut investie par la loi du 24 germinal an XI, du monopole pour 15 ans de l'émission des billets payables au porteur et à vue.

Son capital est alors porté à 45 millions; les sommes déposées chez elle sont affranchies de toute opposition ; les contrefacteurs de ses billets sont assimilés aux faux monnayeurs; il est créé un conseil d'escompte de douze commerçants choisis par les censeurs. L'administration et la surveillance sont exercées par un conseil général comprenant quinze membres et trois censeurs, nommés par l'assemblée des deux cents plus forts actionnaires. Les régents sont nommés pour trois et les censeurs pour cinq ans.

La loi du 22 avril 1806 ne voulut pas que le gouvernement restât étranger à l'administration de la Banque qui tirait de lui son existence et son monopole. Le pouvoir exécutif de l'établissement fut donc confié à un gouverneur et à deux sous-gouverneurs nommés par le chef de l'Etat. Le privilège, prorogé de 25 ans, se trouvait confirmé jusqu'à 1842. Il l'a été jusqu'au 1er janvier 1868 par la loi du 30 juin 1840, et jusqu'au 1er janvier 1898 par la loi du 9 juin 1857.

Le capital est aujourd'hui de 182 millions et demi représenté par des actions d'une valeur nominative de 1,000 francs. Après avoir absorbé les anciennes banques départementales, la Banque de France créa des succursales qui sont aujourd'hui au nombre d'environ quatre-vingt-cinq.

Nul n'est tenu de recevoir en payement les billets de banque ; cependant, le cours forcé a été légalement établi en 1871 en limitant à 3,200 millions le maximum de l'émission.

BARRAGES.

Les barrages sont des ouvrages élevés transversalement au cours des rivières, de manière à produire en un point donné un relèvement du fond naturel du lit. Il y a des barrages de navigation, des barrages d'irrigation, des barrages d'usines, soumis à des règles différentes que nous n'avons pas à examiner ici.

Il nous suffira de dire qu'aucun barrage ne peut être établi sans l'autorisation de l'administration.

BARRIÈRES DE DÉGEL.

L'époque la plus désastreuse pour les chaussées de tout genre est celle du dégel; quand le dégel se combine avec le passage de nombreuses et lourdes charges, aucune chaussée ne résiste, c'est un bouleversement complet.

Dans le nord de la France et de la Hollande, où dominent les chaussées pavées, la funeste influence du dégel est depuis longtemps reconnue; l'eau, renfermée sous les pavés et dans les joints des pavés, s'est dilatée par la congélation, elle a soulevé les pavés et chassé en partie le sable garnissant les joints, de sorte qu'au dégel le pavage n'offre plus aucune solidité; c'est précisément le moment où les transports, ralentis par la gelée, redoublent d'activité; en fort peu de temps, les routes sont rendues impraticables et les réparations ultérieures entraînent de grosses dépenses.

Pour prévenir ce dommage, on n'a trouvé d'autre moyen que d'interdire la circulation des grosses voitures pendant un certain nombre de jours jusqu'au raffermissement des chaussées.

Au premier abord on trouve le procédé barbare et on se récrie; en y réfléchissant, on reconnait bien vite qu'il est parfaitement légitime et conforme aux principes d'une sage administration. Voici d'une part une route qui représente un capital élevé, voici d'autre part des transports pouvant offrir un certain caractère d'urgence, mais dont le retard ne se chiffrera, en somme, que par une perte ou une gêne médiocres; pour donner satisfaction aux transports, faut-il perdre en quelques jours le capital de la route et priver, pour de longs mois peut-être, les populations d'une bonne voie de communication ?

Si l'État et les départements peuvent à la rigueur supporter la situation, il n'en est point de même des communes; une commune a construit à grande peine un bon chemin, elle a engagé toutes ses ressources pour dix ou quinze ans, en quelques jours on vient détruire son travail qu'elle se trouve dans l'impossibilité de recommencer. En pareille circonstance, la restriction momentanée de la circulation n'est-elle pas légitime et ne produit-elle pas un grand bien pour un mince inconvénient?

Nous répondons sans crainte par l'affirmative. L'usage des barrières de dégel est donc justifié au point de vue économique.

Passons à la législation.

Loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage.

Art. 2. — Des règlements d'administration publique déterminent.....

..... 6° Les mesures à prendre pour régler momentanément la circulation pendant les jours de dégel.

Décret réglementaire du 29 août 1863.

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques ;

Vu les décrets des 10 août 1852 et 24 février 1858, rendus en exécution de l'art. 2 de la loi précitée;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics détermine les départements dans lesquels il pourra être établi, sur les routes impériales et

départementales, des barrières pour restreindre la circulation pendant le dégel.

Les préfets, dans chaque département, déterminent les routes impériales et départementales, ainsi que les chemins de grande communication, sur lesquels ces barrières pourront être établies.

Ils prennent, sur l'avis des ingénieurs des ponts et chaussées ou des agents voyers, les mesures que la fermeture ou l'ouverture des barrières rendent nécesssaires.

Peuvent seuls circuler pendant la fermeture des barrières de dégel :

(1°) Les courriers de la malle ;

(2°) Les voitures de voyage suspendues, étrangères à toute entreprise publique de messagerie ;

(3°) Les voitures non chargées ;

(4°) Les voitures chargées, montées sur roues à jantes d'au moins 11 centimètres de largeur, et dont l'attelage n'excédera pas le nombre de chevaux qui sera fixé par le préfet, à raison du climat, du mode de construction et de l'état des chaussées, de la nature du sol, du nombre des roues de la voiture et des autres circonstances locales.

Toute voiture prise en contravention aux dispositions du présent article, sera arrêtée et les chevaux seront mis en fourrière dans l'auberge la plus rapprochée, le tout sans préjudice de l'amende stipulée à l'art. 4, titre II, de la loi du 30 mai 1851, et des frais de réparation mentionnés dans l'art. 9 de ladite loi.

Les préfets rendront compte immédiatement à notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics des mesures qu'ils auront arrêtées en vertu du présent décret.

Sont et demeurent rapportés l'art. 7 de notre décret du 10 août 1852 et l'art. 1er de notre décret du 24 février 1858.

2. Nos ministres de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et de l'intérieur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Circulaire du ministre des travaux publics commentant le décret précédent, 15 *septembre* 1863.

L'art. 7 du décret 10 août 1852 et l'art. 1er du décret du 24 février 1858, qui renfermaient toutes les prescriptions réglementaires applicables en temps de degel, conféraient à l'administration le droit de limiter à un seul cheval l'attelage de toute voiture, à deux ou quatre roues, admise à circuler pendant la fermeture des barrières de dégel. Ces restrictions ont été jugées insuffisantes pour certaines routes placées dans des conditions exceptionnelles et dont les dégradations étaient principalement attribuées à l'emploi des jantes étroites; on a pensé que la seule protection efficace consisterait dans l'interdiction absolue de circulation, en temps de dégel, pour toutes les voitures chargées montées sur des roues à jantes de moins de 11 centimètres de largeur. Au lieu, d'ailleurs, d'introduire cette nouvelle disposition dans la réglementation au moyen d'un décret complémentaire des deux décrets déjà rendus, il a paru convenable, afin de prévenir toute confusion et en vue d'une application plus facile, de réunir dans un seul décret toutes les prescriptions relatives aux barrières de dégel, en rapportant les dispositions déjà édictées.

On a profité de cette révision, monsieur le préfet, pour étendre la délégation dont MM. les préfets se trouvaient précédemment investis. Ainsi, désormais, il leur appartiendra de régler les dispositions accessoires que l'ouverture et la fermeture des barrières de dégel rendent nécessaires. Puis, les arrêtés qu'ils prendront en cette matière pourront être mis à exécution sans qu'il y ait lieu de les soumettre préalablement à l'approbation ministérielle; il suffira qu'il en soit rendu compte immédiatement à l'autorité supérieure.

Cette extension des attributions préfectorales, plus en harmonie avec l'esprit de décentralisation qui a prévalu depuis le décret organique du 25 mars 1852, rendra plus prompte l'application des règlements sans altérer les garanties qu'il convient de conserver aux intérêts du public.

Du reste, monsieur le préfet, le but des barrières de dégel est moins de réaliser une économie sur les frais d'entretien ou de réparation des chaussées que de prévenir des dégradations extraordinaires par suite desquelles la circulation se trouverait pour longtemps interrompue ou au moins très fortement entravée. On ne doit donc, et je vous fait à cet égard la recommandation la plus expresse, recourir à l'établissement des barrières qu'avec une extrême réserve et en cas de nécessité parfaitement reconnue. Il ne faut pas, je le répète, que l'intérêt qui s'attache à la conservation des routes dégénère en un moyen d'économiser les deniers de l'Etat ou des départements.

Barrières de dégel sur les chemins d'intérêt commun et sur les chemins vicinaux ordinaires. — Le décret du 29 août 1863 s'applique aux routes nationales et départementales et aux chemins de grande communication.

Il ne s'applique pas aux chemins vicinaux d'intérêt commun ni aux chemins vicinaux ordinaires.

L'art. 21 de la loi du 21 mai 1836 confie au préfet de chaque département le soin de faire un règlement fixant « tous les détails de surveillance et de conservation des chemins vicinaux ». Ce règlement sera soumis au conseil général et transmis, avec ses observations, au

ministre de l'intérieur pour être approuvé, s'il y a lieu.

C'est donc par un règlement général, émanant du préfet et approuvé par le ministre de l'intérieur, que les barrières de dégel peuvent être établies sur les chemins vicinaux précités.

Au cas où l'on abolirait les subventions spéciales demandées aux industriels pour dégradations extraordinaires, on trouverait sans doute dans l'extension des barrières de dégel un remède à la destruction des chaussées causée par le dégel et par les gros transports qui l'accompagnent.

Jurisprudence. — Le particulier qui fait circuler sur la chaussée pavée d'une route nationale, pendant la fermeture des barrières de dégel, une voiture chargée et attelée de plus d'un cheval, contrevient à l'art. 7 du décret du 10 août 1852 et est passible de l'amende de 5 à 30 francs édictée par l'art. 4 de la loi du 30 mai 1851. — Il ne peut être excusé sur le motif que le chargement de sa voiture n'excédait pas la charge d'un seul cheval, et sur ce qu'il n'a emprunté la route que sur un faible parcours. — 24 août 1858.

Le particulier qui, malgré la publication d'un arrêté prescrivant la fermeture des barrières de dégel, a fait circuler des voitures chargées et attelées de plusieurs chevaux sur un chemin vicinal de grande communication doit être condamné à l'amende et à la réparation du dommage causé à la chaussée par ces transports. — 15 juin 1864.

Est illégal et non obligatoire l'arrêté du maire qui prescrit l'apposition immédiate de barrières de dégel sur les chemins vicinaux de la commune; ce pouvoir n'appartient qu'aux préfets ou aux maires, mais à ces derniers par délégation des préfets. — 4 juillet 1857, cass.

Il faut en outre qu'il existe un règlement général dûment approuvé applicable au département.

L'arrêté municipal qui interdit la circulation des voitures sur un chemin pendant les temps de dégel, bien que temporaire, est cependant applicable toutes les fois que les circonstances qu'il avait prévues se représentent dans le cours de la même saison; le juge de police ne peut donc acquitter le prévenu de contravention à cet arrêté, sous prétexte que, pris au mois de janvier, il n'était plus applicable au mois de mars. — Cass., 22 avril 1858.

Compétence. — Les infractions à la police des barrières de dégel, commises sur une route ou sur un chemin de grande communication, relèvent des conseils de préfecture, art. 17 de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage.

Celles qui sont commises sur des chemins d'intérêt commun ou sur des chemins vicinaux ordinaires relèvent des tribunaux de simple police.

Il va sans dire que les entrepreneurs de roulage ne peuvent réclamer aucune indemnité pour le dommage causé par le fonctionnement des barrières de dégel régulièrement établies.

BATEAUX.

Nous avons traité plus haut la question des *bacs,* ou bateaux publics appartenant à l'Etat ou aux départements, affectés à la traversée des rivières et manœuvrés par un fermier qui perçoit la redevance.

Les bacs sont régis par la loi du 6 frimaire an VII, aux dispositions de laquelle les autres bateaux sont complètement étrangers.

Les bacs et passages d'eau privés, servant à une exploitation agricole ou industrielle, non employés à un passage commun, sont également en dehors de la loi de frimaire an VII; cependant, ils doivent être autorisés par le préfet du département. — Art. 8 de ladite loi, décret du 13 avril 1861.

Les autres bateaux et batelets de navigation, de pêche et d'agrément, ainsi que ceux qui sont destinés à l'extraction du sable, ne sont soumis à aucune autorisation préalable. Ils doivent seulement prendre un laissez-passer auprès de l'administration des contributions indirectes et payer, s'il y a lieu, les droits de navigation.

Les bateaux sont, en outre, soumis à toutes les mesures de police en vigueur sur les voies navigables, aussi bien aux anciens édits et ordonnances qu'aux règlements nouveaux.

L'ordonnance de décembre 1672 interdit de mettre aucun obstacle à la circulation des bateaux, enjoint de faire enlever incessamment tous les bateaux sombrés et leurs débris, mesure confirmée par l'arrêt du 24 juin 1777. L'ordonnance de 1723 interdit aux bateaux de passer sous les arches en réparation. Mais nous n'avons pas à exposer ici ces mesures de police qui seront naturellement à leur place lorsque nous traiterons des rivières navigables.

D'après l'art. 531 du Code civil, les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateau, et généralement toutes usines non fixées par des piliers, et ne faisant point partie de la maison, sont meubles; cependant, la saisie de ces objets est, à cause de leur importance, soumise à des formes particulières réglées par l'art. 620 du Code de procédure.

Les droits de navigation intérieure ayant pour base le tonnage, il importait de pouvoir le relever facilement au moyen d'une échelle fixée sur le bateau; c'est à quoi a pourvu la loi du 9 juillet 1836, dont l'art. 9 exempte de tous droits de navigation les bateaux employés exclusivement au service ou aux travaux de la navigation par le service des ponts et chaussées.

Loi du 9 juillet 1836, relative aux droits de navigation intérieure. (Extrait.) *Jaugeage des bateaux.*

Art. 10. — Aucun bateau ne pourra naviguer sur les fleuves, rivières ou cours d'eau, qu'après avoir été préalablement jaugé à l'un des bureaux qui seront désignés, pour chaque cours de navigation, par une ordonnance royale.

Dans les six mois qui précéderont la mise à exécution de la présente loi, tout propriétaire ou conducteur de bateaux sera tenu de les conduire, à vide, à l'un desdits bureaux, à l'effet de faire procéder au jaugeage par les employés des contributions indirectes.

Le procès-verbal de jaugeage déterminera le tirant d'eau à vide, et la dernière ligne de flottaison à charge complète sera fixée de manière que le bateau, dans son plus fort chargement, présente toujours un décimètre en dehors de l'eau. Toute charge qui produirait un enfoncement supérieur à la ligne de flottaison ainsi fixée est interdite.

Ordonnance du 15 octobre 1826, complétant la loi précédente. — Extrait relatif à l'échelle des bateaux.

Art. 4. — De chaque côté du bateau sera incrustée une échelle en cuivre, graduée en centimètres, dont notre ministre des finances déterminera la forme, la dimension et le placement. Le zéro de l'échelle répondra au tirant d'eau à vide, et une marque apposée dans la partie supérieure indiquera la ligne de flottaison à charge complète, à la limite déterminée par l'art. 10 de la loi du 9 juillet 1836.

Les propriétaires ou conducteurs de bateaux pourront fournir et placer les échelles en présence des employés et en se conformant aux indications de l'administration des contributions indirectes. A leur défaut, cette administration y pourvoira; dans ce cas, le prix des échelles lui sera remboursé au moment du jaugeage, à raison de cinquante centimes par décimètre, y compris la mise en place.

Art. 5. — Il est défendu aux bateliers d'enlever ou de déplacer les échelles.

Art. 6. — Toutes les fois que, par un accident quelconque, les échelles auront été perdues ou qu'elles se trouveront détériorées, le batelier sera tenu de les faire immédiatement remplacer, conformément aux dispositions de l'art. 4 ci-dessus, qui détermine le mode d'après lequel les échelles seront placées.

BATEAUX A VAPEUR.

1° Bateaux à vapeur circulant sur les rivières. — *Ordonnance du 23 mai 1843, relative aux bateaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves et rivières.*

Art. 1er. — La construction et l'emploi des bateaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves et rivières sont assujettis aux dispositions suivantes :

TITRE Ier. — Des permis de navigation.

Section Ire. — *Formalités préliminaires.*

Art. 2. — Aucun bateau à vapeur ne pourra naviguer sur les fleuves et rivières sans un permis de navigation.

Art. 3. — Toute demande en permis de navigation sera adressée, par le propriétaire du bateau, au préfet du département où se trouvera le point de départ.

Art. 4. — Dans sa demande le propriétaire fera connaître :

(1°) Le nom du bateau;

(2°) Ses principales dimensions, son tirant d'eau à vide et sa charge maximum, exprimée en tonneaux de 1,000 kilogrammes;

(3°) La force de l'appareil moteur, exprimée en chevaux (le cheval-vapeur étant la force capable d'élever un poids de 75 kilogrammes à un mètre de hauteur dans une seconde de temps);

(4°) La pression, évaluée en nombre d'atmosphères, sous laquelle cet appareil fonctionnera;

(5°) La forme de la chaudière;

(6°) Le service auquel le bateau sera destiné; les points de départ, de stationnement et d'arrivée;

(7°) Le nombre maximum des passagers qui pourront être reçus dans le bateau.

Un dessin géométrique de la chaudière sera joint à la demande.

Cette demande sera renvoyée par le préfet à la commission de surveillance instituée dans le département, conformément à l'art. 70 de la présente ordonnance.

Section II. — *Des visites et des essais sur les bateaux à vapeur.*

Art. 5. — La commission de surveillance visitera le bateau à vapeur, à l'effet de s'assurer :

(1°) S'il est construit avec solidité, et si l'on a pris toutes les précautions requises pour le cas où il serait destiné à un service de passagers;

(2°) Si l'appareil moteur a été soumis aux épreuves voulues, et s'il est pourvu des moyens de sûreté prescrits par la présente ordonnance;

(3°) Si la chaudière, en raison de sa forme, du mode de jonction de ses diverses parties, de la nature des matériaux avec lesquels elle

est construite, ne présente aucune cause particulière de danger ;

(4°) Si on a pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir les chances d'incendie.

Art. 6. — Après la visite, la commission assistera à un essai du bateau à vapeur. Elle vérifiera si l'appareil moteur a une force suffisante pour le service auquel ce bateau sera destiné, et elle constatera :

(1°) La hauteur des eaux lors de l'essai;

(2°) Le tirant d'eau du bateau;

(3°) La vitesse du bateau, en montant et en descendant;

(4°) Les divers degrés de tension de la vapeur, dans l'appareil moteur, pendant la marche du bateau.

Art. 7. — La commission dressera un procès-verbal de la visite et de l'essai qu'elle aura faits du bateau à vapeur, et adressera ce procès-verbal au préfet du département.

Art. 8. — Si la commission est d'avis que le permis de navigation peut être accordé, elle proposera les conditions auxquelles ce permis pourra être délivré.

Dans le cas contraire, elle exposera les motifs pour lesquels elle jugera qu'il est convenable de surseoir à la délivrance du permis, ou même de le refuser.

SECTION III.— *Délivrance des permis de navigation*

Art. 9. — Si, après avoir reçu le procès-verbal de la commission de surveillance, le préfet reconnaît que le propriétaire du bateau à vapeur a satisfait à toutes les conditions exigées, il délivrera le permis de navigation. Ce permis ne sera valable que pour un an.

Art. 10. — Dans le permis de navigation seront énoncés :

(1°) Le nom du bateau et le nom du propriétaire;

(2°) La hauteur de la ligne de flottaison, rapportée à des points de repère invariablement établis à l'avant, à l'arrière et au milieu du bateau;

(3°) Le service auquel le bateau est destiné; les points de départ, de stationnement et d'arrivée;

(4°) Le nombre maximum des passagers qui pourront être reçus à bord;

(5°) La tension maximum de la vapeur, exprimée en atmosphères et en fractions décimales d'atmosphère, sous laquelle l'appareil moteur pourra fonctionner;

(6°) Les numéros des timbres dont les chaudières, tubes bouilleurs, cylindres et enveloppes de cylindre auront été frappés, ainsi qu'il est prescrit à l'art. 24;

(7°) Le diamètre des soupapes de sûreté et leur charge telle qu'elle aura été réglée conformément aux art. 29 et 30.

Art. 11. — Le préfet prescrira, dans le permis, toutes les mesures d'ordre et de police locale nécessaires. Il transmettra copie de son arrêté aux préfets des autres départements traversés par la ligne de navigation, lesquels prescriront les dispositions du même genre à observer dans ces départements; le tout sans préjudice de l'exécution des lois et règlements concernant la navigation dans la circonscription des arrondissements maritimes.

Art. 12. — Si le préfet reconnaît, d'après le procès-verbal dressé par la commission de surveillance, qu'il y a lieu de surseoir à la délivrance du permis, ou même de le refuser, il notifiera sa décision au propriétaire du bateau, sauf recours devant notre ministre des travaux publics.

Art. 13. — A chaque renouvellement du permis de navigation, la commission de surveillance sera consultée, comme il est dit ci-dessus.

SECTION IV. — *Des autorisations provisoires de navigation.*

Art. 14. — Si le bateau a été muni de son appareil moteur et mis en état de naviguer dans un département autre que celui où il doit entrer en service, le propriétaire devra obtenir du préfet du premier de ces départements une autorisation provisoire de navigation, pour faire arriver le bateau au lieu de sa destination. La commission de surveillance sera consultée sur la demande.

Art. 15. — L'autorisation provisoire ne dispensera pas le propriétaire du bateau de l'obligation d'obtenir un permis définitif de navigation, lorsque ce bateau sera arrivé au lieu de sa destination.

SECTION V. — *Disposition transitoire.*

Art. 16. — Il est accordé aux détenteurs actuels de permis de navigation un délai de trois mois, à dater de la publication de la présente ordonnance, pour se conformer aux dispositions qui précèdent, et demander un nouveau permis, qui leur sera délivré, s'il y a lieu, par l'autorité compétente. Passé ce délai, les anciens permis de navigation seront considérés comme non avenus.

TITRE II. — DES MACHINES A VAPEUR SERVANT DE MOTEUR AUX BATEAUX.

SECTION Ire. — *Dispositions relatives à la fabrication et au commerce des machines employées sur les bateaux.*

Art. 17. — Aucune machine à vapeur, destinée à un service de navigation, ne pourra être livrée par un fabricant, si elle n'a subi les épreuves prescrites ci-après.

Art. 18. — Les épreuves seront faites à la fabrique, par ordre du préfet, sur la déclaration du fabricant.

Art. 19. — Les machines venant de l'étranger devront être pourvues des mêmes appareils de sûreté que les machines d'origine française, et subir les mêmes épreuves. Ces épreuves seront faites au lieu désigné par le destinataire dans la déclaration qu'il devra faire à l'importation.

SECTION II. — *Epreuves des chaudières et des autres pièces contenant la vapeur.*

Art. 20. — Les chaudières à vapeur, leurs tubes bouilleurs et les réservoirs à vapeur, les cylindres en fonte des machines à vapeur et les enveloppes en fonte de ces cylindres, ne pourront, sauf l'exception portée à l'art. 28, être établis à bord des bateaux sans avoir été préalablement soumis par les ingénieurs des mines, ou, à leur défaut par les ingénieurs des ponts et chaussées, à une épreuve opérée à l'aide d'une pompe de pression.

L'usage des chaudières et des tubes bouilleurs en fonte est prohibé dans les bateaux à vapeur.

Art. 21. — La pression d'épreuve prescrite par l'article précédent sera *triple* de la pression effective, ou autrement, de la plus grande tension que la vapeur pourra avoir dans les chaudières, leurs tubes bouilleurs, et autres pièces contenant la vapeur, diminuée de la pression extérieure de l'atmosphère.

Art. 22. — On procédera aux épreuves en chargeant les soupapes de sûreté des chaudières de poids proportionnels à la pression effective, et déterminés suivant la règle indiquée en l'art. 31.

A l'égard des autres pièces, la charge d'épreuve sera appliquée sur la soupape de la pompe de pression.

Art. 23. — L'épaisseur des parois des chaudières cylindriques, en tôle ou en cuivre laminé, sera réglée conformément à la table n° 1, annexée à la présente ordonnance.

L'épaisseur de celles de ces chaudières qui, par leurs dimensions et par la pression de la vapeur, ne se trouveraient pas comprises dans la table, sera déterminée d'après la règle énoncée à la suite de ladite table; toutefois cette épaisseur ne pourra dépasser 15 millimètres.

Les épaisseurs de la tôle devront être augmentées s'il s'agit de chaudières formées, en partie ou en totalité, de faces planes ou bien de conduits intérieurs, cylindriques ou autres, traversant l'eau ou la vapeur, et servant soit de foyers, soit à la circulation de la flamme. Ces chaudières et conduits devront de plus être, suivant les cas, renforcés par des armatures suffisantes.

Art. 24. — Après qu'il aura été constaté que les parois des chaudières ont les épaisseurs voulues, et après l'épreuve, on appliquera aux chaudières, à leurs tubes bouilleurs et aux réservoirs de vapeur, aux cylindres en fonte des machines à vapeur et aux enveloppes en fonte de ces cylindres, des timbres indiquant, en nombre d'atmosphères, le degré de tension intérieure que la vapeur ne devra pas dépasser. Ces timbres seront placés de manière qu'ils soient toujours apparents.

Art. 25. — L'épreuve sera renouvelée après l'installation de la machine dans le bateau : 1° si le propriétaire la réclame; 2° s'il y a eu, pendant le transport ou lors de la mise en place, quelques avaries; 3° s'il a été fait à la chaudière des modifications ou réparations quelconques depuis la première épreuve; 4° si la commission de surveillance le juge utile.

Art. 26. — Les chaudières à vapeur, leurs tubes bouilleurs et autres pièces contenant la vapeur, devront être éprouvés de nouveau toutes les fois qu'il sera jugé nécessaire par les commissions de surveillance.

Quand il aura été fait aux chaudières et autres pièces des changements ou réparations notables, les propriétaires des bateaux à vapeur seront tenus d'en donner connaissance au préfet. Il sera nécessairement procédé, dans ce cas, à de nouvelles épreuves.

Art. 27. — L'appareil et la main-d'œuvre nécessaires pour les épreuves seront fournis par les propriétaires des machines et des chaudières à vapeur.

Art. 28. — Les chaudières qui auront des faces planes seront dispensées de l'épreuve, mais sous la condition que la force élastique ou la tension de la vapeur ne devra pas s'élever, dans l'intérieur de ces chaudières, à plus d'*une atmosphère et demie.*

SECTION III. — *Des appareils de sûreté dont les chaudières à vapeur doivent être munies.*

§ 1er. *Des soupapes de sûreté.* — Art. 29. — Il sera adapté à la partie supérieure de chaque chaudière deux soupapes de sûreté. Ces soupapes seront placées vers chaque extrémité de la chaudière, et à la plus grande distance possible l'une de l'autre.

Le diamètre des orifices de ces soupapes sera réglé d'après la surface de chauffe de la chaudière et la tension de la vapeur dans son intérieur, conformément à la table n° II, annexée à l'ordonnance du 22 mai.

Art. 30. — Chaque soupape sera chargée d'un poids unique, agissant soit directement, soit par l'intermédiaire d'un levier.

Chaque poids recevra l'empreinte d'un poinçon apposée par la commission de surveillance. Les leviers seront également poinçonnés, s'il en est fait usage. La quotité du poids et la longueur du levier seront énoncées dans le permis de navigation.

Art. 31. — La charge maximum de chaque soupape de sûreté sera déterminée en multipliant 1 k. 033 par le nombre d'atmosphères

mesurant la pression effective, et par le nombre de centimètres carrés mesurant l'orifice de la soupape.

La largeur de la surface annulaire de recouvrement ne devra pas dépasser la trentième partie de la surface circulaire exposée directement à la pression de la vapeur, et cette largeur dans aucun cas ne devra excéder $0^{m},002$.

Art. 32. — Il sera de plus adapté à la partie supérieure des chaudières à faces planes, dont il est fait mention à l'art. 28, une soupape atmosphérique, c'est-à-dire ouvrant du dehors au dedans.

§ 2. *Des manomètres.* — Art. 33. — Chaque chaudière sera munie d'un manomètre à mercure, gradué en atmosphères et en fractions décimales d'atmosphère, de manière à faire connaître immédiatement la tension de la vapeur dans la chaudière.

Le tuyau qui amènera la vapeur au manomètre sera adapté directement sur la chaudière, et non sur le tuyau de prise de vapeur ou sur tout autre tuyau dans lequel la vapeur serait en mouvement.

Le manomètre sera placé en vue du chauffeur.

Art. 34. — On fera usage du manomètre à air libre, c'est-à-dire ouvert à sa partie supérieure, toutes les fois que la pression effective de la vapeur ne dépassera pas deux atmosphères.

Art. 35. — On tracera sur l'échelle de chaque manomètre, d'une manière très apparente, une ligne qui répondra au numéro de cette échelle que le mercure ne devra pas habituellement dépasser.

§ 3. *De l'alimentation et des indicateurs du niveau de l'eau dans les chaudières.* — Art. 36. — Chaque chaudière sera munie d'une pompe alimentaire bien construite et en bon état d'entretien.

Indépendamment de cette pompe, mise en mouvement par la machine motrice du bateau, chaque chaudière sera pourvue d'une autre pompe pouvant fonctionner, soit à l'aide d'une machine particulière, soit à bras d'homme, et destinée à alimenter la chaudière, s'il en est besoin, lorsque la machine motrice du bateau ne fonctionnera pas.

Art. 37. — Le niveau que l'eau doit avoir habituellement dans la chaudière sera indiqué, à l'extérieur, par une ligne tracée d'une manière très apparente sur le corps de la chaudière, ou sur le parement du fourneau.

Cette ligne sera d'un décimètre au moins au-dessus de la partie la plus élevée des carneaux, tubes ou conduits de la flamme et de la fumée dans le fourneau.

Art. 38. — Il sera adapté à chaque chaudière : 1° deux tubes indicateurs en verre, qui seront placés un à chaque côté de la face antérieure de la chaudière ; 2° l'un des deux appareils suivants, savoir : un flotteur d'une mobilité suffisante; des robinets indicateurs, convenablement placés à des niveaux dfférents. Les appareils indicateurs seront, dans tous les cas, disposés de manière à être en vue du chauffeur.

SECTION IV. — *Des chaudières multiples.*

Art. 39. — Si plusieurs chaudières sont établies dans un bateau, elles ne pourront être mises en communication que par les parties toujours occupées par la vapeur, et cette communication sera disposée de manière que les chaudières puissent, au besoin, être rendues indépendantes les unes des autres.

Dans tous les cas, chaque chaudière sera alimentée séparément, et devra être munie de tous les appareils de sûreté prescrits par la présente ordonnance.

SECTION V. — *De l'emplacement des appareils moteurs.*

Art. 40. — L'emplacement des appareils moteurs devra être assez grand pour qu'on puisse facilement faire le service des chaudières et visiter toutes les parties des appareils.

Cet emplacement sera séparé des salles des passagers par des cloisons en planches, très solidement construites et entièrement revêtues d'une doublure en feuille de tôle, à recouvrement, d'un millimètre d'épaisseur au moins.

TITRE III. — DE L'INSTALLATION DES BATEAUX A VAPEUR, DES AGRÈS, APPARAUX ET DES ÉQUIPAGES.

Art. 41. — Le pont de chaque bateau devra être garni de garde-corps d'une hauteur suffisante pour la sûreté des passagers.

Toutes les ouvertures pratiquées au-dessus des machines et des chaudières, qui ne sont pas habituellement fermées par un panneau plein, seront munies d'un grillage en fer ou en bois.

Art. 42. — De chaque côté du bateau il y aura un escalier d'embarquement (en bois ou en fer), avec une rampe ou une corde à nœuds solidement fixée.

Art. 43. — Les tambours qui, de chaque côté du bateau, enveloppent les roues motrices, seront munis d'une défense en fer, descendant assez près de la surface de l'eau pour empêcher des embarcations de s'engager dans les palettes des roues.

Art. 44. — Lorsque la cheminée sera mobile, et qu'elle ne se trouvera pas disposée de manière à être en équilibre sur son axe de rotation dans toutes les positions, il sera établi, sur le pont du bateau, un support suffisam-

ment élevé pour arrêter la cheminée en cas de chute, et prévenir tout accident.

Art. 45. — La ligne de flottaison indiquant le maximum du chargement sera tracée d'une manière apparente sur le pourtour entier de la carène, d'après les points de repère déterminés par le permis de navigation.

Art. 46. — Le nom du bateau sera inscrit en gros caractères sur chacun de ses côtés.

Art. 47. — Il y aura dans chaque bateau :

(1°) Deux ancres, au moins, pouvant être jetées immédiatement;

(2°) Un canot à la traîne ou suspendu à des palans, de manière à être, au besoin, mis immédiatement à l'eau : les dimensions de ce canot seront déterminées par le préfet, d'après l'avis de la commission de surveillance;

(3°) Une bouée de sauvetage en liége, suspendue sous l'arrière;

(4°) Une hache en bon état, à portée du timonier;

(5°) Une cloche pour donner les avertissements nécessaires;

(6°) Une boîte fumigatoire, pour administrer des secours aux asphyxiés;

(7°) Des manomètres de rechange ainsi que des tubes indicateurs de rechange.

Art. 48. — Si le bateau est exposé à être accidentellement poussé à la mer, il sera muni des cartes et des instruments nautiques nécessaires à cette navigation.

Art. 49. — Indépendamment du capitaine, maître ou timonier, et des matelots ou mariniers formant l'équipage, il y aura à bord de chaque bateau un mécanicien et autant de chauffeurs que le service de l'appareil moteur l'exigera.

Art. 50. — Nul ne pourra être employé en qualité de capitaine ou de mécanicien, s'il ne produit des certificats de capacité, délivrés dans les formes qui seront déterminées par notre ministre des travaux publics.

TITRE IV. — Mesures diverses concernant le service des bateaux a vapeur.

Section Ire. — *Stationnement, départ et mouillage des bateaux.*

Art. 51. — Dans toutes les localités où cela sera possible, il sera assigné aux bateaux à vapeur un lieu de stationnement distinct de celui des autres bateaux.

Art. 52. — Lorsque la disposition des lieux le permettra, il pourra être accordé à chaque entreprise de bateau à vapeur un emplacement particulier et dont elle aura la jouissance exclusive, à charge par elle d'y faire, à ses frais, les ouvrages nécessaires pour faciliter l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises.

Cette autorisation toujours révocable, sera accordée par le préfet, qui en déterminera les conditions.

Art. 53. — En cas de concurrence entre deux ou plusieurs entreprises, les heures de départ seront réglées par le préfet, de manière à éviter les accidents qui peuvent résulter de la rivalité.

Art. 54. — Pour chaque localité, un arrêté du préfet déterminera les conditions de solidité et de stabilité des batelets destinés au service d'embarquement et de débarquement des passagers, le nombre des personnes que ces batelets pourront recevoir, et le nombre des mariniers nécessaires pour les conduire.

Le maire de la commune délivrera les permis de service, après s'être préalablement assuré que les batelets sont conformes aux dispositions de sûreté prescrites, et que les mariniers remplissent les conditions exigées par l'art. 47 de la loi du 6 frimaire an VII.

Art. 55. — Sur les points où le service des batelets serait dangereux, les préfets pourront en interdire l'usage.

Art. 56. — Aucun bateau à vapeur ne quittera le point de départ et les lieux de stationnement pendant la nuit, ni en temps de brouillard, de glaces ou de débordements, à moins d'une permission spéciale délivrée par l'autorité chargée de la police locale.

Art. 57. — Les préfets prescriront les dispositions nécessaires pour éviter, dans chaque localité, les accidents qui pourraient avoir lieu au départ et à l'arrivée des bateaux.

Section II. — *Marche et manœuvre des bateaux.*

Art. 58. — Si deux bateaux à vapeur marchant en sens inverse viennent à se rencontrer, le bateau descendant ralentira son mouvement, et chaque bateau serrera le chenal de navigation à sa droite. Si les dimensions de ce chenal sont telles qu'il ne reste pas entre les parties les plus saillantes des bateaux un intervalle libre de quatre mètres au moins, le bateau qui remonte s'arrêtera, et attendra, pour reprendre sa route, que celui qui descend ait doublé le passage. Dans les rivières à marées, le bateau qui vient avec le flot est censé descendre.

Si la rencontre a lieu entre deux bateaux à vapeur marchant dans la même direction, celui qui sera en avant serrera le chenal de navigation à sa droite; celui qui sera en arrière serrera ce chenal à sa gauche.

Si les dimensions du chenal ne permettent pas le passage de deux bateaux, le bateau qui se trouvera en arrière ralentira son mouvement, et attendra que la passe soit franchie, pour reprendre toute sa vitesse.

Des arrêtés des préfets désigneront les passes dans lesquelles il est interdit aux bateaux à vapeur de se croiser ou de se dépasser, et détermineront, relativement à des points faci-

lement reconnaissables, les limites de chacune de ces passes.

Art. 59. — Les préfets détermineront également les précautions à prendre à l'approche des ponts, pertuis et autres ouvrages d'art, tant pour la sûreté des passagers que pour la conservation de ces ouvrages.

Art. 60. — Les capitaines des bateaux à vapeur ne feront aucune manœuvre dans le but d'entraver ou de retarder la marche des autres bateaux à vapeur, ou de toute autre embarcation. Ils diminueront la vitesse de leurs bateaux, ou même ils les feront arrêter, toutes les fois que la continuation de la marche de ces bateaux pourrait donner lieu à des accidents.

Art. 61. — Tout bateau à vapeur naviguant pendant la nuit tiendra constamment allumés deux fanaux placés, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. Ces deux fanaux seront *à verres blancs* lorsque le bateau descendra, et *à verres rouges* lorsqu'il remontera.

En cas de brouillard, le capitaine fera tinter continuellement la cloche du bateau, pour éviter les abordages.

Art. 62. — Les capitaines des bateaux à vapeur pourront, sauf le cas prévu par l'art. 55, prendre ou déposer en route des voyageurs ou des marchandises, qui seront transportés dans des batelets; mais ils devront faire arrêter l'appareil moteur du bateau, afin que les batelets puissent accoster sans danger. Ces batelets, avant d'aborder, seront amarrés au bateau à vapeur, et celui-ci ne devra continuer sa navigation que lorsqu'ils auront été poussés au large.

Art. 63. — Les capitaines rendront compte à l'autorité chargée de la police locale des faits qui pourront intéresser la sûreté de la navigation.

Section III. — *Conduite du feu et des appareils moteurs.*

Art. 64. — Le mécanicien, sous l'autorité du capitaine, présidera à la mise en feu avant le départ; il entretiendra toutes les parties de l'appareil moteur; il s'assurera qu'elles fonctionnent bien, et que les chauffeurs sont en état de bien faire leur service. Pendant le voyage, il dirigera les chauffeurs, et s'occupera constamment de la conduite de la machine.

Art. 65. — Il sera tenu, à bord de chaque bateau, un registre dont toutes les pages devront être cotées et paraphées par le maire de la commune où est situé le siège de l'entreprise, et sur lequel le mécanicien inscrira d'heure en heure :

(1°) La hauteur du manomètre;

(2°) La hauteur de l'eau dans la chaudière, relativement à la *ligne d'eau;*

(3°) Le lieu où se trouvera le bateau. A la fin de chaque voyage, le mécanicien signera ces indications, dont il certifiera l'exactitude.

Art. 66. — Il est défendu aux propriétaires de bateaux à vapeur et à leurs agents de faire fonctionner les appareils moteurs sous une pression supérieure à la pression déterminée dans le permis de navigation, et de rien faire qui puisse détruire ou diminuer l'efficacité des moyens de sûreté dont ces appareils seront pourvus.

Section IV. — *Dispositions relatives aux passagers.*

Art. 67. — Il est interdit de laisser aucun passager s'introduire dans l'emplacement de l'appareil moteur.

Art. 68. — Indépendamment du registre du mécanicien, il sera ouvert dans chaque bateau à vapeur un autre registre, dont toutes les pages seront, comme il est dit art. 65, cotées et paraphées, et sur lequel les passagers auront la faculté de consigner leurs observations, en ce qui pourrait concerner le départ, la marche et la manœuvre du bateau, les avaries ou accidents quelconques, et la conduite de l'équipage : ces observations devront être signées par les passagers qui les auront faites. Le capitaine pourra également consigner sur ce registre les observations qu'il jugerait convenables, ainsi que tous les faits qu'il lui paraîtrait important de faire attester par les passagers.

Art. 69. — Dans chaque salle où se tiennent les passagers, il sera affiché une copie du permis de navigation et un tableau indiquant :

(1°) La durée moyenne des voyages, tant en montant qu'en descendant, et en ayant égard à la hauteur des eaux;

(2°) La durée des stationnements;

(3°) Le nombre maximum des passagers;

(4°) La faculté qu'ils ont de consigner leurs observations sur le registre ouvert à cet effet;

(5°) Le tarif des places.

TITRE V. — De la surveillance administrative des bateaux a vapeur.

Art. 70. — Dans les départements où existeront des bateaux à vapeur, les préfets institueront une ou plusieurs commissions de surveillance.

Les ingénieurs des mines et les ingénieurs des ponts et chaussées feront nécessairement partie de ces commissions.

Art. 71. — Les commissions de surveillance, indépendamment des fonctions qui leur sont attribuées par les art. 5, 6, 7, 8, et 14 ci-dessus, visiteront les bateaux à vapeur au moins tous les trois mois, et chaque fois que le préfet le jugera convenable.

Les membres de ces commissions pourront, en outre, faire individuellement des visites plus fréquentes.

Art. 72. — La commission de surveillance s'assurera, dans ses visites, que les mesures prescrites par la présente ordonnance et par le permis de navigation sont exécutées.

Elle constatera l'état de l'appareil moteur et celui du bateau; elle se fera représenter le registre tenu par le mécanicien, et le registre destiné à recevoir les observations des passagers.

Art. 73. — La commission adressera au préfet le procès-verbal de chacune de ses visites. Dans ce procès-verbal, elle consignera ses propositions sur les mesures à prendre si l'appareil moteur ou le bateau ne présentent plus des garanties suffisantes de sûreté.

Art. 74. — Sur les propositions de la commission de surveillance, le préfet ordonnera, s'il y a lieu, la réparation ou le remplacement de toutes les pièces de l'appareil moteur ou du bateau dont un plus long usage présenterait des dangers. Il pourra suspendre le permis de navigation jusqu'à l'entière exécution de ces mesures.

Art. 75. — Dans tous les cas où, par suite d'inexécution des dispositions de la présente ordonnance, la sûreté publique serait compromise, le préfet suspendra et, au besoin, révoquera le permis de navigation.

Art. 76. — Les maires, adjoints ou commissaires de police, les officiers de port ou inspecteurs de la navigation, exerceront une surveillance de police journalière sur les bateaux à vapeur, tant aux points de départ et d'arrivée qu'aux lieux de stationnement intermédiaires.

Art. 77. — Les propriétaires de bateaux à vapeur seront tenus de recevoir à bord et de transporter gratuitement les inspecteurs de la navigation, gardes de rivières, ou autres agents qui seraient chargés spécialement de la police et de la surveillance de ces bateaux.

Art. 78. — S'il était survenu des avaries de nature à compromettre la sûreté de la navigation, l'autorité chargée de la police locale pourra suspendre la marche du bateau; elle devra sur-le-champ en informer le préfet.

En cas d'accident, elle se transportera immédiatement sur les lieux, et le procès-verbal qu'elle dressera de sa visite sera transmis au préfet, et, s'il y a lieu, au procureur du roi.

La commission de surveillance se rendra aussi sur les lieux sans délai, pour visiter les appareils moteurs, en constater l'état, et rechercher la cause de l'accident : elle adressera, sur le tout, un rapport au préfet.

TITRE VI. — Dispositions générales.

Art. 79. — Les machines et les chaudières à vapeur, employées à un usage quelconque sur les bateaux stationnaires, sont soumises à toutes les conditions de sûreté prescrites par la présente ordonnance.

Art. 80. — Si, à raison du mode particulier de construction de certaines machines ou chaudières à vapeur, l'application, à ces machines ou chaudières, d'une partie des mesures de sûreté prescrites par la présente ordonnance devenait inutile, le préfet, sur le rapport de la commission de surveillance, déterminera les conditions sous lesquelles ces appareils seront autorisés. Dans ce cas, les permis de navigation ne seront délivrés par le préfet que lorsqu'ils auront reçu l'approbation du ministre des travaux publics.

Art. 81. — Les propriétaires de bateaux à vapeur seront tenus d'adapter aux machines et chaudières employées dans ces bateaux les appareils de sûreté qui pourraient être découverts par la suite, et qui seraient prescrits par les règlements d'administration publique.

Art. 82. — Il sera publié par notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics une instruction sur les mesures de précaution habituelles à observer dans l'emploi des machines et des chaudières à vapeur établies sur des bateaux.

Cette instruction devra être affichée à demeure dans l'emplacement où se trouvent ces machines et chaudières.

Art. 83. — La navigation et la surveillance des bateaux à vapeur de l'Etat sur les fleuves et rivières sont régies par des dispositions spéciales.

Art. 84. — Les attributions données aux préfets des départements par la présente ordonnance seront exercées par le préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine, et dans les communes de Saint-Cloud, de Meudon et Sèvres, du département de Seine-et-Oise.

Instruction du 25 *juillet* 1843. — Une instruction du ministre des travaux publics du 25 juillet 1843 a indiqué les mesures habituelles de précaution à observer dans l'emploi des appareils à vapeur placés à bord des bateaux qui naviguent sur les fleuves et rivières.

Cette instruction renferme d'excellents conseils techniques et pratiques; mais nous ne pouvons la reproduire ici; le lecteur voudra bien se reporter à notre traité des machines à vapeur.

Ladite instruction doit, aux termes de l'art. 82 de l'ordonnance réglementaire, être affichée dans l'emplacement des machines et chaudières.

Circulaire du 26 *juillet* 1843. — La circulaire du ministre des travaux publics du 26 juillet 1843 accompagnait l'ordonnance et l'instruction précitées. — Elle les commente et attire l'attention sur les points importants.

Nous en donnerons seulement l'extrait ci-après :

Dans chaque département, il appartient au

préfet de fixer les heures de départ entre les diverses entreprises qui seraient en concurrence, afin d'éviter les fâcheux effets qui résulteraient de la rivalité; de déterminer les conditions de solidité et de stabilité des batelets destinés aux embarquements ou débarquements, et même d'en interdire l'usage sur les points où ils seraient dangereux; en un mot, de prendre toutes les mesures locales qui peuvent intéresser la sûreté de la navigation. Quant aux mariniers chargés de la conduite de ces batelets, ils doivent remplir les conditions exigées par l'art. 47 de la loi du 16 frimaire an VII (1).

Tout bateau à vapeur est soumis à l'inspection des commissions établies sur la ligne qu'il parcourt, et les propriétaires et les gens de l'équipage sont tenus de se conformer à toutes les mesures d'ordre et de police prescrites sur cette même ligne. Lorsque plusieurs départements sont ainsi traversés par des bateaux à vapeur, il est indispensable que les préfets se concertent entre eux pour l'application de ces mesures, et qu'ils se donnent respectivement avis des arrêtés qu'ils ont pris.

L'art. 50 dispose que nul ne pourra être employé comme capitaine ou mécanicien sur un bateau à vapeur, s'il n'est porteur de certificats de capacité. Les conditions à exiger résultent des fonctions mêmes que ces personnes ont à remplir.

L'ordonnance désigne par le titre de capitaine, le chef de l'équipage, c'est-à-dire celui qui dirige la marche du bateau et commande aux matelots ou mariniers. Il est nécessaire qu'à l'instruction spéciale que ses fonctions requièrent, il joigne une connaissance exacte de la rivière sur laquelle navigue le bateau.

Dans les cas où la navigation aurait lieu à l'embouchure d'un fleuve, et où le bateau serait exposé à être poussé fortuitement à la mer, le capitaine doit satisfaire aux conditions exigées des pilotes lamaneurs (2) ou des maîtres au cabotage (3).

Quant au mécanicien, il faut qu'il ait déjà acquis, par un certain temps de service en qualité de chauffeur, d'aide ou d'apprenti mécanicien, l'expérience et l'habitude nécessaires pour la conduite prompte et sûre d'une machine à vapeur; qu'il connaisse toutes les parties qui entrent dans la composition de cette machine et le rôle de chacune d'elles; qu'il ait surtout une connaissance exacte des diverses pièces de l'appareil alimentaire et des autres appareils de sûreté; qu'il soit capable d'entretenir la machine en bon état; qu'il puisse, par exemple, refaire ou réparer un joint qui viendrait à perdre, remettre en ordre une soupape ou un tiroir dérangés, remplacer une pièce de rechange; en un mot, qu'il soit capable de démonter et de remonter la machine pièce à pièce, sinon de forger et ajuster lui-même les pièces qui la composent. Il faut aussi qu'il sache bien quelles sont les précautions à prendre pour la conduite du feu et de la chaudière pendant la marche, et les précautions particulières à observer au moment du départ ou de l'arrivée et pendant les stationnements.

Les propriétaires ou chefs d'entreprises devront désigner au préfet les individus qu'ils veulent employer comme capitaines ou mécaniciens. Le préfet chargera, soit la commission de surveillance, soit toutes autres personnes à ce compétentes, de les examiner conformément aux programmes qui précèdent, à moins qu'ils ne soient déjà porteurs de certificats auxquels il juge que toute confiance doive être donnée, et qui témoignent que ces conditions sont remplies. Dans tous les cas, les candidats pour les emplois dont il s'agit ne pourront servir sur les bateaux à vapeur qu'autant que ces certificats ou ceux qui leur auront été délivrés d'après l'examen spécial dont il vient d'être fait mention, seront revêtus du visa du préfet. Les capitaines ou les mécaniciens porteurs de ces certificats pourront servir sur tout autre bateau que celui où ils auront été d'abord employés, à la charge seulement de faire viser lesdits certificats par le préfet du département où existera le siège de la nouvelle entreprise; sans préjudice, d'ailleurs, de l'examen particulier qui pourrait être jugé nécessaire, à l'égard des capitaines, en ce qui concerne la connaissance de la rivière où ils doivent naviguer.

Indépendamment des certificats de capacité dont il est parlé ci-dessus, les capitaines et

(1) Art. 47 de la loi du 16 frimaire an VII, relative au régime, à la police et à l'administration des bacs et bateaux sur les fleuves, rivières et canaux navigables : « Les adjudicataires ne pourront se servir que de gens de rivière, ou mariniers reconnus capables de conduire sur les fleuves, rivières et canaux; à cet effet, les employés devront, avant d'entrer en exercice, être munis de certificats des commissaires civils de la marine, dans les lieux où ces sortes d'emplois sont établis, ou de l'attestation de quatre anciens mariniers conducteurs, donnée devant l'administration municipale, dans les autres lieux. »

(2) Nul ne peut être reçu pilote lamaneur ou locman, s'il n'a satisfait à un examen sur la manœuvre, la connaissance des marées, des bancs, courants, écueils et autres empêchements qui peuvent rendre difficiles l'entrée et la sortie des rivières, ports et havres du lieu de son établissement. (Décret du 12 décembre 1806, art. 2.)

(3) L'examen que les maîtres au cabotage sont tenus de subir aux termes de l'ordonnance du 7 août 1825, art. 24, doit porter, en ce qui concerne la pratique : sur le gréement, la manœuvre des bâtiments ou des embarcations, les sondes, la connaissance des fonds, le gisement des terres et écueils, les courants et les marées dans les limites assignées pour la navigation du cabotage; en ce qui concerne la théorie : sur l'usage de la boussole et de la carte, l'usage des instruments nautiques, la pratique des calculs.

mécaniciens devront produire des certificats constatant qu'ils sont sobres, d'une conduite régulière, de bonnes vie et mœurs. Ces derniers seront, comme les précédents, soumis au visa du préfet.

Les propriétaires de bateaux actuellement autorisés devront se pourvoir, dans un délai de trois mois, à dater de la promulgation de l'ordonnance, pour obtenir de nouveaux permis. Je vous invite, monsieur le préfet, à tenir la main à l'exécution de cette disposition.

Un système complet de dispositions répressives appropriées à cette matière pourra être ultérieurement établi par une loi spéciale. Mais, dès ce moment, et dans le cas où, par suite d'une infraction au règlement, la vie des hommes serait compromise, le préfet aurait le droit de suspendre ou même de révoquer le permis de navigation (art. 74 et 75 de l'ordonnance).

Sans doute on ne doit user qu'avec ménagement de ces mesures rigoureuses; mais les intérêts de la sûreté publique font un devoir d'y recourir lorsqu'il s'agit de contraventions qui pourraient entraîner de grands malheurs, si elles n'étaient promptement réprimées.

Pareillement l'autorité locale aura le droit de suspendre la marche d'un bateau, s'il était survenu, pendant une traversée, des avaries de nature à mettre en péril la vie des passagers. Mais elle devrait dans ce cas en avertir immédiatement le préfet (art. 78).

Les dispositions prescrites par l'ordonnance du 23 mai auront pour résultat, il est permis de l'espérer, de prévenir les malheurs auxquels la navigation à vapeur serait exposée, si on ne la soumettait à aucune précaution. Une surveillance assidue doit concourir efficacement à ce résultat. Les commissions spéciales chargées de l'exercice de cette surveillance continueront à porter ici le zèle et le dévouement dont elles ont déjà donné tant de preuves, et qui sont des titres réels à la reconnaissance publique.

Il est bien essentiel qu'elles visitent fréquemment les bateaux, au moins une fois tous les trois mois; qu'elles s'assurent si les conditions de sûreté sont exactement observées, et qu'elles provoquent la réparation ou le remplacement des pièces qui se trouveraient détériorées. Si un accident arrive, elles doivent se transporter immédiatement sur les lieux pour en rechercher la cause, constater l'état du bateau et de l'appareil moteur, et elles consignent ces renseignements dans leur rapport. Enfin, il leur appartient de proposer aux préfets toutes les mesures particulières dont elles reconnaîtraient l'utilité.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 16 janvier 1849. — Cette circulaire décide qu'à l'avenir la tôle des tuyaux et conduits intérieurs de flamme, pressés extérieurement par la vapeur, recevrait une épaisseur égale à une fois et demie celle du corps de la chaudière sur lequel la vapeur travaille par pression intérieure.

2° Bateaux à vapeur qui naviguent sur mer.

Ordonnance du 17 janvier 1846.

Art. 1er. — **La construction et l'emploi des bateaux à vapeur français qui naviguent sur mer sont assujettis aux dispositions suivantes.**

TITRE Ier. — DES PERMIS DE NAVIGATION.

SECTION Ire. — *Formalités préliminaires.*

Art. 2. — Aucun bateau à vapeur ne pourra naviguer sur mer sans un permis de navigation, et ce, indépendamment de l'exécution des conditions imposées à tous les navires de commerce français, tant par le Code de commerce que par les lois et règlements sur la navigation.

Art. 3. — Toute demande en permis de navigation sera adressée par le propriétaire du bateau au préfet du département où se trouvera le port d'armement.

Art. 4. — Dans sa demande, le propriétaire fera connaître :

(1°) Le nom du bateau;

(2°) Ses principales dimensions, son tirant d'eau à vide et sa charge maximum, exprimée en tonneaux de mille kilogrammes;

(3°) La force de l'appareil moteur, exprimée en chevaux; le cheval-vapeur étant la force capable d'élever un poids de 75 kilogrammes à un mètre de hauteur dans une seconde de temps;

(4°) La pression, évaluée en nombre d'atmosphères, sous laquelle cet appareil fonctionnera;

(5°) La forme de la chaudière;

(6°) Le service auquel le bateau sera destiné;

(7°) Le nombre maximum des passagers qui pourront être reçus dans le bateau.

Un dessin géométrique de la chaudière sera joint à la demande.

Cette demande sera renvoyée par le préfet à la commission de surveillance instituée conformément à l'art. 47 de la présente ordonnance.

SECTION II. — *Visites et essais des bateaux à vapeur.*

Art. 5. — La commission de surveillance visitera le bateau à vapeur, à l'effet de s'assurer :

(1°) S'il est construit avec solidité, s'il réunit les conditions de stabilité nécessaires pour la navigation maritime, et si l'on a pris toutes

les précautions requises pour le cas où il serait destiné à un service de passagers;

(2°) Si l'appareil moteur a été soumis aux épreuves voulues, et s'il est pourvu des moyens de sûreté prescrits par la présente ordonnance;

(3°) Si la chaudière, en raison de sa forme, du mode de jonction de ses diverses parties, de la nature des matériaux avec lesquels elle est construite, ne présente aucune cause particulière de danger;

(4°) Si on a pris toutes les précautions nécessaires pour prévenir les chances d'incendie.

Art. 6. — Après la visite, la commission assistera à un essai du bateau à vapeur. Elle vérifiera si l'appareil moteur a une force suffisante pour le service auquel ce bateau sera destiné, et elle constatera :

(1°) Le tirant d'eau du bateau;

(2°) La vitesse du bateau dans les différentes circonstances de l'essai;

(3°) Les divers degrés de tension de la vapeur dans l'appareil moteur, pendant la marche du bateau.

Art. 7. — La commission dressera un procès-verbal de la visite et de l'essai du bateau à vapeur, et adressera ce procès-verbal au préfet du département.

Art. 8. — Si la commission est d'avis que le permis de navigation peut être accordé, elle proposera les conditions auxquelles ce permis pourra être délivré; elle indiquera notamment les agrès et instruments et le nombre des embarcations dont le bateau devra être pourvu.

Dans le cas contraire, elle exposera les motifs pour lesquels elle jugera qu'il est convenable de surseoir à la délivrance du permis, ou même de le refuser.

Section III. — *Délivrance des permis de navigation.*

Art. 9. — Si, après avoir reçu le procès-verbal de la commission de surveillance, le préfet reconnaît que le propriétaire du bateau à vapeur a satisfait à toutes les conditions exigées par la présente ordonnance, il délivrera le permis de navigation.

Art. 10. — Dans le permis de navigation seront énoncés :

(1°) Le nom du bateau et du propriétaire;

(2°) La hauteur de la ligne de flottaison, rapportée à des points de repère invariablement établis à l'avant, à l'arrière et au milieu du bateau;

(3°) Le service auquel le bateau est destiné;

(4°) Le nombre maximum des passagers qui pourront être reçus à bord;

(5°) La tension maximum de la vapeur, exprimée en atmosphères et en fractions décimales d'atmosphères, sous laquelle l'appareil moteur pourra fonctionner;

(6°) Les numéros des timbres dont les chaudières, tubes, bouilleurs, cylindres et enveloppes de cylindres auront été frappés, ainsi qu'il est prescrit à l'art. 21;

(7°) Le diamètre des soupapes de sûreté et leur charge, telle qu'elle aura été réglée, conformément aux art. 26 et 27;

(8°) Le nombre des embarcations, ainsi que les agrès et instruments nécessaires à la navigation maritime, dont le bateau devra être pourvu.

Le préfet prescrira, en outre, dans le permis, toutes les mesures d'ordre et de police locale nécessaires. Il enverra copie de son arrêté à notre ministre des travaux publics.

Art. 11. — Si le préfet reconnaît, d'après le procès-verbal dressé par la commission de surveillance, qu'il y a lieu de surseoir à la délivrance du permis, ou même de le refuser, il notifiera sa décision au propriétaire du bateau, sauf recours devant notre ministre des travaux publics.

Section IV. — *Des autorisations provisoires de navigation.*

Art. 12. — Si le bateau a été muni de son appareil moteur dans un département autre que celui où il doit entrer en service, le propriétaire devra obtenir du préfet du premier de ces départements une autorisation provisoire de navigation, pour faire arriver le bateau au lieu de sa destination. La commission de surveillance sera consultée sur la demande.

Section V. — *Disposition transitoire.*

Art. 13. — Il est accordé aux détenteurs actuels de permis de navigation un délai de trois mois, à dater de la présente ordonnance, pour se conformer aux dispositions qui précèdent, et demander un nouveau permis, qui leur sera délivré, s'il y a lieu, par l'autorité compétente. Passé ce délai, les anciens permis de navigation seront considérés comme non avenus.

TITRE II. — Des machines a vapeur servant de moteurs aux bateaux.

Section Ire. — *Dispositions relatives à la fabrication et au commerce des machines employées sur les bateaux.*

Art. 14. — Aucune machine à vapeur destinée à un service de navigation ne pourra être livrée par un fabricant, si elle n'a subi les épreuves prescrites ci-après.

Art. 15. — Les épreuves seront faites à la fabrique, par ordre du préfet, sur la déclaration du fabricant.

Art. 16. — Les machines venant de l'étranger devront être pourvues des mêmes appa-

reils de sûreté que les machines d'origine française, et subir les mêmes épreuves. Ces épreuves seront faites au lieu désigné par le destinataire dans la déclaration qu'il devra faire à l'importation.

SECTION II. — *Épreuves des chaudières et autres pièces contenant la vapeur.*

Art. 17. — Les chaudières à vapeur, leurs tubes bouilleurs et les réservoirs à vapeur, les cylindres en fonte des machines à vapeur et les enveloppes en fonte de ces cylindres, ne pourront, sauf l'exception portée à l'art. 25, être établis à bord des bateaux, sans avoir été préalablement soumis, par les ingénieurs des mines ou, à leur défaut, par les ingénieurs des ponts et chaussées, à une épreuve opérée à l'aide d'une pompe de pression.

L'usage des chaudières et des tubes bouilleurs en fonte est prohibé dans les bateaux à vapeur.

Art. 18. — La pression d'épreuve prescrite par l'article précédent sera triple de la pression effective, ou, autrement, de la plus grande tension que la vapeur pourra avoir dans les chaudières, leurs tubes bouilleurs et autres pièces contenant la vapeur, diminuée de la pression extérieure de l'atmosphère.

Art. 19. — On procédera aux épreuves en chargeant les soupapes de sûreté des chaudières de poids proportionnels à la pression effective, et déterminés suivant la règle indiquée à l'art. 28.

A l'égard des autres pièces, la charge d'épreuve sera appliquée sur la soupape de la pompe de pression.

Art. 20. — L'épaisseur des parois des chaudières cylindriques, en tôle ou en cuivre laminé, sera réglée conformément à la table n° 1, annexée à la présente ordonnance.

L'épaisseur de celles de ces chaudières, qui, par leurs dimensions et par la pression de la vapeur, ne se trouveraient pas comprises dans la table, sera déterminée d'après la règle énoncée à la suite de ladite table; toutefois cette épaisseur ne pourra dépasser 15 millimètres.

Les épaisseurs de la tôle devront être augmentées s'il s'agit de chaudières formées, en partie ou en totalité, de faces planes ou bien de conduits intérieurs, cylindriques ou autres, traversant l'eau ou la vapeur, et servant soit de foyers, soit à la circulation de la flamme. Ces chaudières et conduits devront, de plus, être, suivant les cas, renforcés par des armatures suffisantes.

Art. 21. — Après qu'il aura été constaté que les parois des chaudières ont les épaisseurs voulues, et après l'épreuve, on appliquera aux chaudières, à leurs tubes bouilleurs et aux réservoirs de vapeur, aux cylindres en fonte des machines à vapeur et aux enveloppes en fonte de ces cylindres, des timbres indiquant, en nombre d'atmosphères, le degré de tension intérieure que la vapeur ne devra pas dépasser. Ces timbres seront placés de manière qu'ils soient toujours apparents.

Art. 22. — L'épreuve sera renouvelée après l'intallation de la machine dans le bateau : 1° si le propriétaire la réclame; 2° s'il y a eu, pendant le transport ou lors de la mise en place, quelques avaries; 3° s'il a été fait à la chaudière des modifications ou réparations quelconques depuis la première épreuve ; 4° si la commission de surveillance le juge utile.

Art. 23. — Les chaudières à vapeur, leurs tubes bouilleurs et autres pièces contenant la vapeur, devront être éprouvées de nouveau toutes les fois qu'il sera jugé nécessaire par les commissions de surveillance.

Quand il aura été fait aux chaudières et autres pièces des changements ou réparations notables, les propriétaires des bateaux à vapeur seront tenus d'en donner connaissance au préfet. Il sera nécessairement procédé, dans ce cas, à de nouvelles épreuves.

Art. 24. — L'appareil et la main-d'œuvre nécessaires pour les épreuves seront fournis par les propriétaires des machines et des chaudières à vapeur.

Art. 25. — Les chaudières qui auront des faces planes seront dispensées de l'épreuve, mais sous la condition que la force élastique ou la tension de la vapeur ne devra pas s'élever, dans l'intérieur des chaudières, à plus d'une atmosphère et demie.

SECTION III. — *Des appareils de sûreté dont les chaudières à vapeur doivent être munies.*

§ 1er. *Des soupapes de sûreté.* — Art. 26. — Il sera adapté à la partie supérieure de chaque chaudière deux soupapes de sûreté. Ces soupapes seront placées vers chaque extrémité de la chaudière, et à la plus grande distance possible l'une de l'autre.

Le diamètre des orifices de ces soupapes sera réglé d'après la surface de chauffe de la chaudière, et la tension de la vapeur dans son intérieur, conformément à la table n° 2 annexée à la présente ordonnance.

Art. 27. — Chaque soupape sera chargée d'un poids unique, agissant soit directement, soit par l'intermédiaire d'un levier.

Chaque poids recevra l'empreinte d'un poinçon, apposée par la commission de surveillance. Les leviers seront également poinçonnés, s'il en est fait usage. La quotité du poids et la longueur du levier seront énoncées dans le permis de navigation.

Art. 28. — La charge maximum de chaque soupape de sûreté sera déterminée en multipliant 1 kilogramme 33 milligrammes par le nombre d'atmosphères mesurant la pression effective, et par le nombre de centimètres carrés mesurant l'orifice de la soupape.

La largeur de la surface annulaire de recouvrement ne devra pas dépasser la trentième partie du diamètre de la surface circulaire exposée directement à la pression de la vapeur, et cette largeur, dans aucun cas, ne devra excéder 2 millimètres.

Art. 29. — Il sera, de plus, adapté à la partie supérieure des chaudières à faces planes, dont il est fait mention à l'art. 25, une soupape atmosphérique, c'est-à-dire ouvrant du dehors au dedans.

§ 2. *Des manomètres.* — Art. 30. — Chaque chaudière sera munie d'un manomètre à mercure, gradué en atmosphères et en fractions décimales d'atmosphères, de manière à faire connaître immédiatement la tension de la vapeur dans la chaudière.

Le tuyau qui amènera la vapeur au manomètre sera adapté directement sur la chaudière, et non sur le tuyau de prise de vapeur ou sur tout autre tuyau dans lequel la vapeur serait en mouvement.

Le manomètre sera placé en vue du chauffeur.

Art. 31. — On fera usage du manomètre à air libre, c'est-à-dire ouvert à sa partie supérieure, toutes les fois que la pression effective de la vapeur ne dépassera pas deux atmosphères.

Art. 32. — On tracera sur l'échelle de chaque manomètre, d'une manière très apparente, une ligne qui répondra au numéro de cette échelle que le mercure ne devra pas habituellement dépasser.

§ 3. *De l'alimentation et des indicateurs du niveau de l'eau dans les chaudières.* — Art. 33. — Chaque chaudière sera munie d'une pompe alimentaire, bien construite et en bon état d'entretien.

Indépendamment de cette pompe, mise en mouvement par la machine motrice du bateau, chaque chaudière sera pourvue d'une autre pompe pouvant fonctionner, soit à l'aide d'une machine particulière, soit à bras d'homme, et destinée à alimenter la chaudière, s'il en est besoin, lorsque la machine motrice du bateau ne fonctionnera pas.

Art. 34. — Le niveau que l'eau doit avoir habituellement dans la chaudière sera indiqué, à l'extérieur, par une ligne tracée d'une manière très apparente sur le corps de la chaudière ou sur le parement du fourneau.

Cette ligne sera d'un décimètre au moins au-dessus de la partie la plus élevée des carneaux, tubes ou conduits de la flamme et de la fumée dans le fourneau.

Art. 35. — Il sera adapté à chaque chaudière : 1° deux tubes indicateurs en verre, qui seront placés un à chaque côté de la face antérieure de la chaudière; 2° l'un des deux appareils suivants, savoir : un flotteur d'une mobilité suffisante; des robinets indicateurs convenablement placés à des niveaux différents. Les appareils indicateurs seront, dans tous les cas, disposés de manière à être en vue du chauffeur.

SECTION IV. — *Des chaudières multiples.*

Art. 36. — Si plusieurs chaudières sont établies dans un bateau, elles ne pourront être mises en communication que par les parties toujours occupées par la vapeur, et cette communication sera disposée de manière que les chaudières puissent, au besoin, être rendues indépendantes les unes des autres.

Dans tous les cas, chaque chaudière sera alimentée séparément, et devra être munie de tous les appareils de sûreté prescrits par la présente ordonnance.

SECTION V. — *De l'emplacement des appareils moteurs.*

Art. 37. — L'emplacement des appareils moteurs devra être assez grand pour qu'on puisse facilement faire le service des chaudières et visiter toutes les parties des appareils.

Cet emplacement sera séparé des salles des passagers par des cloisons en planches, très solidement construites et entièrement revêtues d'une doublure en feuilles de tôle à recouvrement, d'un millimètre d'épaisseur au moins.

TITRE III. — DES ÉQUIPAGES ET DU SERVICE DES BATEAUX A VAPEUR.

Art. 38. — Indépendamment du capitaine, maître ou timonier, et des matelots formant l'équipage, il y aura à bord de chaque bateau au moins un mécanicien, et autant de chauffeurs que le service de l'appareil moteur l'exigera.

Art. 39. — Le capitaine, indépendamment du brevet, soit de capitaine au long cours, soit de maître au cabotage, dont il devra être pourvu, en raison de la destination du bâtiment, devra, conformément au mode qui sera déterminé par notre ministre des travaux publics, justifier qu'il possède les connaissances nécessaires pour diriger la marche d'un bâtiment à vapeur et surveiller les opérations du mécanicien.

Art. 40. — Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par notre ministre des travaux publics.

Art. 41. — Le mécanicien, sous l'autorité du capitaine, présidera à la mise en feu avant le départ; il entretiendra toutes les parties de l'appareil moteur; il s'assurera qu'elles fonctionnent bien, et que les chauffeurs sont en état de bien faire leur service. Pendant le

voyage, il dirigera les chauffeurs, et s'occupera constamment de la conduite de la machine.

Art. 42. — Le capitaine inscrira sur le journal de bord toutes les circonstances relatives à la marche de l'appareil moteur qui seront dignes de remarque.

Art. 43. — Il est défendu aux propriétaires de bateaux à vapeur et à leurs agents de faire fonctionner les appareils moteurs sous une pression supérieure à la pression déterminée dans le permis de navigation, et de rien faire qui puisse détruire ou diminuer l'efficacité des moyens de sûreté dont ces appareils seront pourvus.

Art. 44. — Il est interdit de laisser aucun passager s'introduire dans l'emplacement de l'appareil moteur.

Art. 45. — Il sera ouvert dans chaque bateau un registre dont toutes les pages seront cotées et paraphées par le maire de la commune où est situé le port d'armement, et sur lequel les passagers auront la faculté de consigner leurs observations, en ce qui pourrait concerner le départ, la marche du bateau, les avaries ou accidents quelconques, et la conduite de l'équipage; ces observations devront être signées par les passagers qui les auront faites. Le capitaine pourra également consigner sur ce registre les observations qu'il jugerait convenables, ainsi que tous les faits qu'il lui paraîtrait important de faire attester par les passagers.

Art. 46. — Dans chaque salle où se tiennent les passagers, il sera affiché une copie du permis de navigation et un tableau indiquant :

1° La durée moyenne des voyages;

2° La durée des relâches;

3° Le nombre maximum des passagers;

4° La faculté qu'ils ont de consigner leurs observations sur le registre ouvert à cet effet;

5° Le tarif des places.

TITRE IV. — De la surveillance administrative des bateaux a vapeur.

Art. 47. — Une commission de surveillance sera instituée, par le préfet du département, dans chaque port où la navigation à la vapeur est en usage.

Les ingénieurs des mines et les ingénieurs des ponts et chaussées en résidence dans les ports, les officiers du génie maritime, le commissaire ou préposé à l'inscription maritime, et le capitaine, lieutenant ou maître de port résidant sur les lieux, feront nécessairement partie de ces commissions.

Art. 48. — Les commissions de surveillance, indépendamment des fonctions qui leur sont attribuées par les art. 5, 6, 7 et 8 ci-dessus, visiteront les bateaux à vapeur au moins tous les trois mois, et chaque fois que le préfet le jugera convenable.

Les membres de ces commissions pourront, en outre, faire individuellement des visites plus fréquentes.

Art. 49. — La commission de surveillance s'assurera, dans ses visites, que les mesures prescrites par la présente ordonnance et par le permis de navigation sont exécutées.

Elle constatera l'état de l'appareil moteur et celui du bateau; elle se fera représenter le journal de bord et le registre destiné à recevoir les observations des passagers.

Art. 50. — La commission adressera au préfet le procès-verbal de chacune de ces visites. Dans ce procès-verbal, elle consignera ses propositions sur les mesures à prendre si l'appareil moteur ou le bateau ne présente plus des garanties suffisantes de sûreté.

Art. 51. — Sur les propositions de la commission de surveillance, le préfet ordonnera, s'il y a lieu, la réparation ou le remplacement de toutes les pièces de l'appareil moteur ou du bateau dont un plus long usage présenterait des dangers. Il pourra suspendre le permis de navigation jusqu'à l'entière exécution de ces mesures; il révoquera le permis si la machine ou le bateau sont déclarés hors de service par la commission.

Art. 52. — Dans tous les autres cas où, par suite de l'inexécution des dispositions de la présente ordonnance, la sûreté publique serait compromise, le préfet suspendra, et, au besoin, révoquera le permis de navigation.

Art. 53. — Les préfets prescriront, dans chaque port de commerce, les dispositions nécessaires pour éviter les accidents auxquels le stationnement, le départ et l'arrivée des bateaux à vapeur pourraient donner lieu. Dans les ports militaires, il sera pourvu à ces dispositions par les préfets maritimes.

Art. 54. — Les maires, adjoints ou commissaires de police, les officiers ou maîtres de port, les inspecteurs de la navigation, exerceront une surveillance de police journalière sur les bateaux à vapeur, tant aux points de départ et d'arrivée qu'aux lieux de relâche intermédiaires.

Art. 55. — Si, avant le départ ou après l'arrivée, il était survenu des avaries de nature à compromettre la sûreté de la navigation, l'autorité chargée de la police locale pourra suspendre la marche du bateau; elle devra sur-le-champ en informer le préfet.

En cas d'accident, elle se transportera immédiatement sur les lieux, et le procès-verbal qu'elle dressera de sa visite sera transmis au préfet, et, s'il y a lieu, au procureur du roi.

La commission de surveillance se rendra aussi sur les lieux sans délai, pour visiter les appareils moteurs, en constater l'état et rechercher la cause de l'accident; elle adressera sur le tout un rapport au préfet.

Art. 56. — Dans chaque port des colonies françaises, la surveillance dont les articles ci-dessus font mention sera exercée par une

commission spéciale, nommée à cet effet par le gouverneur ou le commandant de la colonie.

Art. 57. — La même surveillance sera exercée dans les ports étrangers par les soins des consuls et agents consulaires français, assistés de tels hommes de l'art qu'ils jugeront à propos de désigner. Le capitaine devra représenter au consul, en même temps qu'il lui fera le rapport exigé par l'art. 244 du Code de commerce, le permis de navigation qui lui aura été délivré.

Les hommes de l'art qui seront chargés, dans les ports étrangers, de procéder aux visites et vérifications prescrites par la présente ordonnance, recevront des frais de vacation. Les dispositions qu'il serait nécessaire d'ajouter, à cet égard, au tarif des chancelleries, fixé par notre ordonnance du 6 novembre 1842, seront, pour chaque port, arrêtées par notre ministre des affaires étrangères, sur la proposition du consul, conformément à l'art. 3 de ladite ordonnance.

TITRE V. — Dispositions générales.

Art. 58. — Si, à raison du mode particulier de construction de certaines machines ou chaudières à vapeur, l'application à ces machines ou chaudières d'une partie des mesures de sûreté prescrites par la présente ordonnance devenait inutile, le préfet, sur le rapport de la commission de surveillance, déterminera les conditions sous lesquelles ces appareils seront autorisés. Dans ce cas, les permis de navigation ne seront délivrés par le préfet que lorsqu'ils auront reçu l'approbation du ministre des travaux publics.

Art. 50. — Les propriétaires des bateaux à vapeur seront tenus d'adapter aux machines et chaudières employées dans ces bateaux les appareils de sûreté qui pourraient être découverts dans la suite, et qui seraient prescrits par des règlements d'administration publique.

Art. 60. — Il sera publié par notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics une instruction sur les mesures de précaution habituelles à observer dans l'emploi des machines et des chaudières à vapeur établies sur des bateaux.

Cette instruction devra être affichée à demeure dans l'emplacement où se trouvent ces machines ou chaudières.

Art. 61. — La navigation et la surveillance des bateaux à vapeur de l'Etat sont régies par des dispositions spéciales.

Art. 62. — Les ordonnances royales des 2 avril 1823 et 25 mai 1828, concernant les bateaux à vapeur et les machines et les chaudières à vapeur employées sur les bateaux, sont rapportées.

Art. 63. — Nos ministres secrétaires d'Etat aux départements des travaux publics, des affaires étrangères et de la guerre, de la marine et des colonies, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au Bulletin des lois.

Table n° 1.

Table des épaisseurs à donner aux chaudières à vapeur cylindriques en tôle ou en cuivre laminé (1).

Diamètres des chaudières	Numéros des timbres exprimant les tensions de la vapeur						
	2 atmosphères	3 atmosphères	4 atmosphères	5 atmosphères	6 atmosphères	7 atmosphères	8 atmosphères
mèt.	mill.	mill.	mill.	mill.	mill.	mill.	mill.
0.50	3.90	4.80	5.70	6.60	7.50	8.40	9.30
0.55	3.99	4.98	5.97	6.96	7.95	8.94	9.93
0.60	4.08	5.16	6.24	7.32	8.40	9.48	10.56
0.65	4.17	5.34	6.51	7.68	8.85	10.02	11.19
0.70	4.26	5.52	6.78	8.04	9.30	10.56	11.82
0.75	4.35	5.70	7.05	8.40	9.75	11.10	12.45
0.80	4.44	5.88	7.32	8.76	10.20	11.64	13.08
0.85	4.03	6.06	7.59	9.12	10.65	12.18	13.71
0.90	4.62	6.24	7.86	9.48	11.10	12.72	14.34
0.95	4.71	6.42	8.13	9.84	11.55	13.26	14.97
1.00	4.80	6.60	8.40	10.20	12.00	13.80	15.60

Instruction du 5 juin 1846. — Cette instruction indique les mesures de précaution habituelles à observer dans l'emploi des appareils à vapeur placés à bords des bateaux qui naviguent sur mer. Voir notre *Traité des machines à vapeur*.

Circulaire du ministre des travaux publics, du 6 juin 1846. — Cette circulaire commente l'ordonnance et l'instruction précitées.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 29 novembre 1850. — Cette circulaire insiste sur la nécessité de ne point laisser se former

(1) Pour obtenir l'épaisseur que l'on doit donner aux chaudières, il faut multiplier le diamètre de la chaudière, exprimé en mètres et fractions décimales du mètre, par la pression effective de la vapeur exprimée en atmosphères, et par le nombre fixe 18 ; prendre la dixième partie du produit ainsi obtenu et y ajouter le nombre fixe 3. Le résultat exprimera, en millimètres et en fractions décimales du millimètre, l'épaisseur cherchée.

voyage, il dirigera les chauffeurs, et s'occupera constamment de la conduite de la machine.

Art. 42. — Le capitaine inscrira sur le journal de bord toutes les circonstances relatives à la marche de l'appareil moteur qui seront dignes de remarque.

Art. 43. — Il est défendu aux propriétaires de bateaux à vapeur et à leurs agents de faire fonctionner les appareils moteurs sous une pression supérieure à la pression déterminée dans le permis de navigation, et de rien faire qui puisse détruire ou diminuer l'efficacité des moyens de sûreté dont ces appareils seront pourvus.

Art. 44. — Il est interdit de laisser aucun passager s'introduire dans l'emplacement de l'appareil moteur.

Art. 45. — Il sera ouvert dans chaque bateau un registre dont toutes les pages seront cotées et paraphées par le maire de la commune où est situé le port d'armement, et sur lequel les passagers auront la faculté de consigner leurs observations, en ce qui pourrait concerner le départ, la marche du bateau, les avaries ou accidents quelconques, et la conduite de l'équipage; ces observations devront être signées par les passagers qui les auront faites. Le capitaine pourra également consigner sur ce registre les observations qu'il jugerait convenables, ainsi que tous les faits qu'il lui paraîtrait important de faire attester par les passagers.

Art. 46. — Dans chaque salle où se tiennent les passagers, il sera affiché une copie du permis de navigation et un tableau indiquant :

1° La durée moyenne des voyages;

2° La durée des relâches;

3° Le nombre maximum des passagers;

4° La faculté qu'ils ont de consigner leurs observations sur le registre ouvert à cet effet;

5° Le tarif des places.

TITRE IV. — De la surveillance administrative des bateaux a vapeur.

Art. 47. — Une commission de surveillance sera instituée, par le préfet du département, dans chaque port où la navigation à la vapeur est en usage.

Les ingénieurs des mines et les ingénieurs des ponts et chaussées en résidence dans les ports, les officiers du génie maritime, le commissaire ou préposé à l'inscription maritime, et le capitaine, lieutenant ou maître de port résidant sur les lieux, feront nécessairement partie de ces commissions.

Art. 48. — Les commissions de surveillance, indépendamment des fonctions qui leur sont attribuées par les art. 5, 6, 7 et 8 ci-dessus, visiteront les bateaux à vapeur au moins tous les trois mois, et chaque fois que le préfet le jugera convenable.

Les membres de ces commissions pourront, en outre, faire individuellement des visites plus fréquentes.

Art. 49. — La commission de surveillance s'assurera, dans ses visites, que les mesures prescrites par la présente ordonnance et par le permis de navigation sont exécutées.

Elle constatera l'état de l'appareil moteur et celui du bateau; elle se fera représenter le journal de bord et le registre destiné à recevoir les observations des passagers.

Art. 50. — La commission adressera au préfet le procès-verbal de chacune de ces visites. Dans ce procès-verbal, elle consignera ses propositions sur les mesures à prendre si l'appareil moteur ou le bateau ne présente plus des garanties suffisantes de sûreté.

Art. 51. — Sur les propositions de la commission de surveillance, le préfet ordonnera, s'il y a lieu, la réparation ou le remplacement de toutes les pièces de l'appareil moteur ou du bateau dont un plus long usage présenterait des dangers. Il pourra suspendre le permis de navigation jusqu'à l'entière exécution de ces mesures; il révoquera le permis si la machine ou le bateau sont déclarés hors de service par la commission.

Art. 52. — Dans tous les autres cas où, par suite de l'inexécution des dispositions de la présente ordonnance, la sûreté publique serait compromise, le préfet suspendra, et, au besoin, révoquera le permis de navigation.

Art. 53. — Les préfets prescriront, dans chaque port de commerce, les dispositions nécessaires pour éviter les accidents auxquels le stationnement, le départ et l'arrivée des bateaux à vapeur pourraient donner lieu. Dans les ports militaires, il sera pourvu à ces dispositions par les préfets maritimes.

Art. 54. — Les maires, adjoints ou commissaires de police, les officiers ou maîtres de port, les inspecteurs de la navigation, exerceront une surveillance de police journalière sur les bateaux à vapeur, tant aux points de départ et d'arrivée qu'aux lieux de relâche intermédiaires.

Art. 55. — Si, avant le départ ou après l'arrivée, il était survenu des avaries de nature à compromettre la sûreté de la navigation, l'autorité chargée de la police locale pourra suspendre la marche du bateau; elle devra sur-le-champ en informer le préfet.

En cas d'accident, elle se transportera immédiatement sur les lieux, et le procès-verbal qu'elle dressera de sa visite sera transmis au préfet, et, s'il y a lieu, au procureur du roi.

La commission de surveillance se rendra aussi sur les lieux sans délai, pour visiter les appareils moteurs, en constater l'état et rechercher la cause de l'accident; elle adressera sur le tout un rapport au préfet.

Art. 56. — Dans chaque port des colonies françaises, la surveillance dont les articles ci-dessus font mention sera exercée par une

commission spéciale, nommée à cet effet par le gouverneur ou le commandant de la colonie.

Art. 57. — La même surveillance sera exercée dans les ports étrangers par les soins des consuls et agents consulaires français, assistés de tels hommes de l'art qu'ils jugeront à propos de désigner. Le capitaine devra représenter au consul, en même temps qu'il lui fera le rapport exigé par l'art. 244 du Code de commerce, le permis de navigation qui lui aura été délivré.

Les hommes de l'art qui seront chargés, dans les ports étrangers, de procéder aux visites et vérifications prescrites par la présente ordonnance, recevront des frais de vacation. Les dispositions qu'il serait nécessaire d'ajouter, à cet égard, au tarif des chancelleries, fixé par notre ordonnance du 6 novembre 1842, seront, pour chaque port, arrêtées par notre ministre des affaires étrangères, sur la proposition du consul, conformément à l'art. 3 de ladite ordonnance.

TITRE V. — Dispositions générales.

Art. 58. — Si, à raison du mode particulier de construction de certaines machines ou chaudières à vapeur, l'application à ces machines ou chaudières d'une partie des mesures de sûreté prescrites par la présente ordonnance devenait inutile, le préfet, sur le rapport de la commission de surveillance, déterminera les conditions sous lesquelles ces appareils seront autorisés. Dans ce cas, les permis de navigation ne seront délivrés par le préfet que lorsqu'ils auront reçu l'approbation du ministre des travaux publics.

Art. 59. — Les propriétaires des bateaux à vapeur seront tenus d'adapter aux machines et chaudières employées dans ces bateaux les appareils de sûreté qui pourraient être découverts dans la suite, et qui seraient prescrits par des règlements d'administration publique.

Art. 60. — Il sera publié par notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics une instruction sur les mesures de précaution habituelles à observer dans l'emploi des machines et des chaudières à vapeur établies sur des bateaux.

Cette instruction devra être affichée à demeure dans l'emplacement où se trouvent ces machines ou chaudières.

Art. 61. — La navigation et la surveillance des bateaux à vapeur de l'Etat sont régies par des dispositions spéciales.

Art. 62. — Les ordonnances royales des 2 avril 1823 et 25 mai 1828, concernant les bateaux à vapeur et les machines et les chaudières à vapeur employées sur les bateaux, sont rapportées.

Art. 63. — Nos ministres secrétaires d'Etat aux départements des travaux publics, des affaires étrangères et de la guerre, de la marine et des colonies, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au Bulletin des lois.

TABLE N° 1.

Table des épaisseurs à donner aux chaudières à vapeur cylindriques en tôle ou en cuivre laminé (1).

DIAMÈTRES des chaudières	NUMÉROS des timbres exprimant les tensions de la vapeur						
	2 atmosphères	3 atmosphères	4 atmosphères	5 atmosphères	6 atmosphères	7 atmosphères	8 atmosphères
mèt.	mill.	mill.	mill.	mill.	mill.	mill.	mill.
0.50	3.90	4.80	5.70	6.60	7.50	8.40	9.30
0.55	3.99	4.98	5.97	6.96	7.95	8.94	9.93
0.60	4.08	5.16	6.24	7.32	8.40	9.48	10.56
0.65	4.17	5.34	6.51	7.68	8.85	10.02	11.19
0.70	4.26	5.52	6.78	8.04	9.30	10.56	11.82
0.75	4.35	5.70	7.05	8.40	9.75	11.10	12.45
0.80	4.44	5.88	7.32	8.76	10.20	11.64	13.08
0.85	4.03	6.06	7.59	9.12	10.65	12.18	13.71
0.90	4.62	6.24	7.86	9.48	11.10	12.72	14.34
0.95	4.71	6.42	8.13	9.84	11.55	13.26	14.97
1.00	4.80	6.60	8.40	10.20	12.00	13.80	15.60

Instruction du 5 juin 1846. — Cette instruction indique les mesures de précaution habituelles à observer dans l'emploi des appareils à vapeur placés à bords des bateaux qui naviguent sur mer. Voir notre *Traité des machines à vapeur.*

Circulaire du ministre des travaux publics, du 6 juin 1846. — Cette circulaire commente l'ordonnance et l'instruction précitées.

Circulaire ministérielle, travaux publics, 29 novembre 1850. — Cette circulaire insiste sur la nécessité de ne point laisser se former

(1) Pour obtenir l'épaisseur que l'on doit donner aux chaudières, il faut multiplier le diamètre de la chaudière, exprimé en mètres et fractions décimales du mètre, par la pression effective de la vapeur exprimée en atmosphères, et par le nombre fixe 18 ; prendre la dixième partie du produit ainsi obtenu et y ajouter le nombre fixe 3. Le résultat exprimera, en millimètres et en fractions décimales du millimètre, l'épaisseur cherchée.

des dépôts de sel dans l'intérieur des chaudières et d'assurer une alimentation permanente. En voici l'extrait principal :

« Aux termes des règlements, l'instruction du 5 juin 1846 doit demeurer constamment affichée dans le local des appareils moteurs. Il importe de rappeler cette disposition aux armateurs et aux capitaines de navires; il conviendra même, à l'avenir, d'insérer, dans les permis de navigation que vous aurez à délivrer pour des bateaux qui naviguent sur mer ou à l'embouchure des fleuves, une prescription spéciale qui oblige à opérer, dans les chaudières, les extractions d'eau salée à des intervalles assez rapprochés pour y prévenir la formation des dépôts de sel. Ces dispositions, placées ainsi d'une manière en quelque sorte permanente sous les yeux des capitaines et des mécaniciens, seront moins facilement oubliées et méconnues. Les commissions de surveillance devront d'ailleurs vérifier le plus fréquemment qu'il sera possible si elles sont ponctuellement suivies, et là où on ne les exécuterait pas, elles devront vous le signaler, pour que vous puissiez prendre les mesures nécessaires. »

Circulaire ministérielle, travaux publics, 10 avril 1851. — Éclairage de nuit des bateaux à vapeur qui naviguent sur mer.

D'après l'instruction qui a été publiée à ce sujet, en novembre 1848, par le ministère de la marine, et dont les dispositions ont été adoptées par la marine britannique, tout navire à vapeur en marche doit avoir, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, trois feux, savoir :

Un feu blanc en tête du mât ;
Un feu vert à tribord ;
Un feu rouge à babord.

Le feu de tête du mât doit être visible à une distance d'au moins cinq milles par une nuit claire, et le fanal construit de telle sorte que la lumière soit uniforme et non interrompue, dans un arc de vingt rumbs de vent (225°) depuis le cap du bâtiment jusqu'à deux quarts en arrière du travers de chaque bord.

Les feux de couleur doivent pouvoir être aperçus d'une distance d'au moins deux milles, et les fanaux construits de manière à ce que la lumière embrasse, sans interruption ni variation d'éclat, un arc de l'horizon de dix quarts (112° 30), c'est-à-dire depuis le cap du navire jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers du bord où ils sont placés.

Le fanal employé au mouillage doit être disposé de façon à répandre une bonne lumière tout autour de l'horizon.

Enfin, chaque feu de couleur doit être muni intérieurement d'un écran, pour qu'il ne puisse être vu à la fois que d'une seule direction, celle du cap du navire, et pour que la combinaison des feux de côté puisse donner un signal précis de la route suivie par le bâtiment.

Le ministère des travaux publics a fait connaître, dans le temps, ces dispositions à MM. les préfets des départements maritimes, en les invitant à en assurer l'exécution.

Il résulte des renseignements que ces magistrats lui ont transmis depuis lors, que les navires à vapeur de la marine marchande sont aujourd'hui généralement pourvus de fanaux qui satisfont aux prescriptions réglementaires.

Sur quelques bateaux, cependant, les feux en usage laissant encore quelque chose à désirer, j'ai pensé, avec la commission centrale des machines à vapeur, qu'il serait utile, pour guider les armateurs sur le choix des meilleurs appareils à employer, d'indiquer dans une circulaire le mode de fanal qui a été adopté par le ministère de la marine, sur les propositions d'une commission spéciale qu'il avait chargée d'étudier cette matière.

Ce fanal, dont le modèle a été exécuté conformément aux indications de cette commission, par M. Létourneau, fabricant d'appareils lenticulaires pour les phares, se compose d'une lentille principale et de quatre anneaux, formant en tout cinq segments annulaires, analogues à ceux qui sont usités dans la construction des verres d'optique destinés aux phares.

L'amplitude est, comme le prescrit l'instruction précitée, de 112° 30 pour les fanaux des tambours, et de 225° pour le fanal qui doit être placé en tête du mât.

Sur le côté opposé existe un miroir en glace, qui sert en même temps d'écran et de réflecteur. Ce miroir intercepte les rayons lumineux projetés vers l'arrière ; il les réfléchit, au contraire, vers l'avant, et rend ainsi la lumière plus intense dans cette partie de l'horizon.

Le fanal est éclairé avec de la bougie. Ce mode d'éclairage est à tous égards bien préférable à l'emploi de l'huile, qui, entre autres inconvénients, ne permet pas de maintenir l'appareil dans l'état de propreté indispensable ; l'huile salit les parois intérieures du fanal ainsi que les verres d'optique, elle les recouvre d'une couche grasse et charbonneuse, laquelle altère l'éclat de la lumière. En outre, de nombreuses expériences ont montré que toutes les lampes sont sujettes à s'éteindre par les moindres brises. Tous ces inconvénients sont évités par l'emploi de la bougie. Dans l'appareil de M. Létourneau, la bougie dont on se sert a un diamètre de $0^m,032$ et une longueur de $0^m,16$; elle repose sur une bobèche dirigée par trois guides ; au-dessous est fixé un tube dans lequel se trouve un ressort à boudin qui la pousse à mesure qu'elle se consume. A l'aide de cette disposition, la bougie brûle jusqu'à la fin ; elle

dure dix heures et résiste très bien à l'impression d'un vent même très frais.

Tous les bâtiments à vapeur de l'Etat sont maintenant munis de ces fanaux, que le ministère de la marine a fait construire par M. Létourneau.

Quant à l'installation des feux, elle ne présente pas de difficultés pour ceux des tambours. Mais il n'en est pas de même, dans certains cas, pour le feu qui doit être placé en tête du mât de misaine, par exemple, lorsque ce mât est pourvu d'un hunier ; on a remarqué que, dans ce cas, pour fixer le fanal, on serait forcé de l'attacher à une drisse, ce qui l'exposerait à des chocs qui pourraient le briser lorsqu'il faudrait l'amener ou le hisser. De plus, ce fanal étant ainsi sujet à tourner sur lui-même, la lumière s'y écarterait à chaque instant de la direction convenable. On le remplace avec avantage, dans le cas dont il s'agit, par deux fanaux, chacun de 112°,30 d'amplitude, construits comme ceux des tambours, et que l'on attache au-dessous de la hune, à côté des jottereaux. Ces deux fanaux, vus à une certaine distance du navire, même à moins de trois encablures de l'avant, se confondent en un seul par l'effet de l'irradiation, et présentent de cette manière l'apparence d'un fanal unique. Ce dernier système s'applique exclusivement aux bâtiments qui n'ont pas de hunier.

Au moyen de ces dispositions, les prescriptions de l'arrêté du gouvernement du 14 octobre 1848 sont aisées à exécuter, et il est fort essentiel de tenir la main à ce qu'elles soient ponctuellement observées.

Il convient d'ailleurs de remarquer que l'administration n'impose pas aux propriétaires de navires à vapeur l'obligation de s'approvisionner chez tel ou tel fabricant des fanaux nécessaires à leur navigation ; à cet égard, toute liberté est laissée à l'industrie. Mais ce qu'il est du droit et du devoir de l'administration d'exiger, c'est que les appareils d'éclairage dont on fera usage satisfassent au règlement, qu'ils offrent, quant à l'amplitude, à la portée et à la distribution des feux, les conditions que ce règlement a déterminées.

Il conviendra donc d'insérer à l'avenir, dans tous les permis de navigation des navires à vapeur qui naviguent sur mer et font des voyages de nuit, un article portant qu'ils devront avoir à bord des fanaux du genre de ceux qui sont employés par la marine de l'Etat, ou des fanaux fabriqués d'après d'autres modèles, mais remplissant, comme ceux-là, les conditions fixées dans l'instruction annexée à l'arrêté du 14 octobre 1848.

La même disposition devra être prescrite pour les navires déjà permissionnés et qui ne se trouveraient pas encore complètement en règle sous ce rapport.

Loi du 21 juillet 1856. — *Extrait concernant les contraventions aux règlements sur les bateaux à vapeur.*

TITRE III. — *Des contraventions relatives aux bateaux à vapeur et aux appareils à vapeur placés sur ces bateaux.*

Art. 8. — Est puni d'une amende de 100 à 2,000 francs, tout propriétaire ou chef d'entreprise qui a fait naviguer un bateau à vapeur sans un permis de navigation délivré par l'autorité administrative, conformément aux règlements d'administration publique.

Art. 9. — Le propriétaire ou chef d'entreprise qui a continué de faire naviguer un bateau à vapeur dont le permis à été suspendu ou retiré en vertu desdits règlements encourt une amende de 400 à 4,000 francs, et peut être condamné, en outre, à un emprisonnement d'un mois à un an.

Art. 10. — Est puni d'une amende de 400 à 4,000 francs, tout propriétaire de bateau à vapeur ou chef d'entreprise qui fait usage d'une chaudière non revêtue des timbres constatant qu'elle a été soumise aux épreuves prescrites par les règlements d'administration publique, ou qui, après avoir fait faire à une chaudière ou partie de chaudière des changements ou réparations notables, a fait usage, hors le cas de force majeure, de la chaudière réparée ou modifiée sans qu'elle ait été soumise à la pression d'épreuve correspondante au numéro du timbre dont elle est frappée.

Art. 11. — Est puni d'une amende de 200 à 4,000 francs, tout propriétaire de bateau à vapeur ou chef d'entreprise qui, après avoir obtenu un permis de navigation, fait naviguer ce bateau sans se conformer aux prescriptions qui lui ont été imposées en vertu des règlements d'administration publique en ce qui concerne les appareils de sûreté dont les chaudières doivent être pourvues, l'emplacement des chaudières et machines, et les séparations entre cet emplacement et les salles destinées aux passagers.

La même peine est applicable dans le cas où le bateau a continué de naviguer après que les appareils de sûreté ou les dispositions du local ont cessé de satisfaire à ces prescriptions.

Art. 12. — Est puni d'une amende de 200 à 2,000 francs, tout propriétaire de bateau à vapeur ou chef d'entreprise, qui a confié la conduite du bateau ou de l'appareil moteur à un capitaine ou à un mécanicien non pourvu des certificats de capacité exigés par les règlements d'administration publique.

Art. 13. — Est puni d'une amende de 50 à 500 francs, le capitaine d'un bateau à vapeur si, par suite de sa négligence :

1° La pression de la vapeur dans les chau-

dières a été portée au-dessus de la limite fixée par le permis de navigation;

2° Les appareils prescrits, soit pour limiter ou indiquer cette pression, soit pour indiquer le niveau de l'eau dans l'intérieur des chaudières, soit pour alimenter d'eau les chaudières, ont été faussés ou paralysés.

Art. 14. — Est puni d'une amende de 50 à 500 francs, et, en outre, d'un emprisonnement de trois jours à trois mois, le mécanicien ou chauffeur qui, sans ordre, a surchargé les soupapes, faussé ou paralysé les autres appareils de sûreté.

Lorsque la surcharge des soupapes a eu lieu, hors du cas de force majeure, par l'ordre du capitaine ou du chef de manœuvre qui le remplace, le capitaine ou le chef de manœuvre qui a donné l'ordre est puni d'une amende de 200 à 2,000 francs, et peut être condamné à un emprisonnement de six jours à deux mois.

Art. 15. — Est puni d'une amende de 25 à 250 francs, et d'un emprisonnement de trois jours à un mois, le mécanicien d'un bateau à vapeur qui aura laissé descendre l'eau dans la chaudière au niveau des conduits de la flamme et de la fumée.

Art. 16. — Est puni d'une amende de 50 à 500 francs, le capitaine d'un bateau à vapeur qui a contrevenu aux dispositions des règlements d'administration publique, ou des arrêtés de préfets rendus en vertu de ces règlements, en ce qui concerne :

1° Le nombre des passagers qui peuvent être reçus à bord;

2° Le nombre et la nature des embarcations, agrès et apparaux dont le bateau doit être pourvu;

3° Les prescriptions relatives aux embarquements et débarquements, et celles qui ont pour objet d'éviter les accidents au départ, au passage sous les ponts ou à l'arrivée des bateaux, ou de prévenir les abordages.

Art. 17. — Dans le cas où, par inobservation des règlements, le capitaine d'un bateau à vapeur a heurté, endommagé ou mis en péril un autre bateau, il est puni d'une amende de 50 à 500 francs, et peut être condamné, en outre, à un emprisonnement de six jours à trois mois.

Art. 18. — Le propriétaire du bateau à vapeur, le chef d'entreprise ou le gérant par les ordres de qui a lieu l'un des faits prévus par les art. 13, 14 et 16 de la présente loi, est passible des peines doubles de celles qui, conformément auxdits articles, seront appliquées à l'auteur de la contravention.

TITRE IV. — *Dispositions générales.*

Art. 19. — En cas de récidive, l'amende et la durée de l'emprisonnement peuvent être élevées au double du maximum porté dans les articles précédents.

Il y a récidive lorsque le contrevenant a subi, dans les douze mois qui précèdent, une condamnation en vertu de la présente loi.

Art. 20. — Si les contraventions prévues dans les titres II et III de la présente loi ont occasionné des blessures, la peine sera de huit jours à six mois d'emprisonnement et l'amende de 50 à 1,000 francs; si elles ont occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3,000 francs.

Art. 21. — Les contraventions prévues par la présente loi sont constatées par les ingénieurs des mines, les ingénieurs des ponts et chaussées, les gardes-mines, les conducteurs et autres employés des ponts et chaussées et des mines, commissionnés à cet effet, les maires et adjoints, les commissaires de police, et, en outre, pour les bateaux à vapeur, les officiers de ports, les inspecteurs et gardes de la navigation, les membres des commissions de surveillance instituées en exécution des règlements, et les hommes de l'art qui, dans les ports étrangers, auront, en vertu de l'art. 49 de l'ordonnance du 17 janvier 1846, été chargés par les consuls ou agents consulaires français de procéder aux visites des bateaux à vapeur.

Art. 22. — Les procès-verbaux dressés en exécution de l'article précédent sont visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui ont été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés doivent, à peine de nullité, être affirmés dans les huit jours devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit, soit de la résidence de l'agent.

Lesdits procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

Les procès-verbaux qui ont été dressés dans les ports étrangers, par les hommes de l'art désignés en l'art. 21 ci-dessus, sont enregistrés à la chancellerie du consulat et envoyés en originaux au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, afin que les poursuites soient exercées devant les tribunaux compétents.

Art. 23. — L'art. 463 du Code pénal est applicable aux condamnations prononcées en exécution de la présente loi.

Décret du 28 *juillet* 1860. — Ce décret a prescrit la promulgation en Algérie de la loi du 21 juillet 1856.

Nécessité de la révision de la législation des bateaux à vapeur. — Les ordonnances du 23 mai 1843, sur la navigation fluviale, et du 17 janvier 1846, sur la navigation maritime, appellent une révision analogue à celle qui a eu lieu pour l'ordonnance du 22 mai 1843, relative aux appareils à vapeur employés sur terre, et l'administration doit se montrer soucieuse d'affranchir la batellerie de toutes les

dispositions réglementaires qui pourraient inutilement entraver ses mouvements.

Pour satisfaire à la nécessité de cette révision, M. le ministre des travaux publics, par une *circulaire du 27 janvier 1877*, a adressé aux personnes compétentes et aux intéressés un questionnaire destiné à réunir les éléments d'une enquête sérieuse sur la question.

Aucune solution n'est encore intervenue. Toutefois, le nouveau règlement ne se fera sans doute pas attendre bien longtemps.

Jurisprudence. — 1° *Responsabilité.* — Lorsqu'un bateau à vapeur, à la suite de réparations, a subi des changements dans ses conditions de navigabilité, le permis de navigation prescrit par l'art. 8 de la loi du 21 juillet 1856 doit être renouvelé. Dans le cas de réparations notables à la chaudière, la pression qu'elle peut supporter doit, conformément à l'art. 10, être constatée par l'apposition d'un nouveau timbre d'épreuve. L'inobservation des art. 8 et 10 fait encourir au directeur-gérant de la compagnie une responsabilité pénale professionnelle inhérente à la nature même de l'entreprise. Si la conduite de l'appareil moteur est confiée à un mécanicien non pourvu des certificats de capacité nécessaires, le directeur-gérant ne peut échapper à la responsabilité pénale que lui impose directement l'art. 12, sous prétexte que le choix des gens d'équipage appartient au capitaine : l'art. 223 du Code de commerce ne peut restreindre les dispositions, intéressant la sûreté publique, de la loi de 1856. — Cass., 14 mai 1864.

En cas d'explosion produite par un vice de fonctionnement ou de construction, explosion ayant entraîné la mort d'un marinier, le propriétaire du bateau à vapeur est tenu envers la femme et les enfants de cet ouvrier de la réparation du dommage.

2° *Bateaux des ports de commerce.* — Les préfets sont compétents pour prescrire, dans chaque port de commerce, les mesures d'ordre et de police relatives à la navigation des bateaux à vapeur d'un port à un autre; ils sont compétents, notamment, pour déterminer la durée et l'époque des chômages nécessaires pour les réparations et nettoyages des machines. — Cass., 12 novembre 1859.

L'arrêté préfectoral qui détermine les heures de départ et d'arrivée des bateaux à vapeur établis dans les ports de commerce, pris en vertu de la loi des 16-24 août 1790 et de l'ordonnance royale du 20 février 1846, est légal et obligatoire; il implique nécessairement, pour les administrateurs, l'obligation de partir aux heures déterminées et de ne supprimer aucun des voyages indiqués; car il pourrait en résulter, de la part des passagers amenés sur les lieux par les annonces publiées des heures de départ réglementées par l'administration, des rassemblements, réclamations et même des troubles à la tranquillité publique. — Cass., 20 novembre 1858.

3° *Ports militaires.* — Le préfet du département ne peut, sans le concours du préfet maritime, prendre des mesures de police applicables à toute l'étendue du parcours de bateaux à vapeur qui, partant d'un port de commerce, effectuent une navigation maritime sur une rade et abordent dans un port militaire. — Cons. d'Etat, 2 juin 1859.

En effet, l'ordonnance des 14 juin et 19 décembre 1844 sur les attributions des préfets maritimes leur confie la sûreté des ports militaires et des arsenaux et la police des rades.

4° *Compétence.* — Les peines édictées par la loi du 21 juillet 1856, relatives au permis de navigation, à la construction et à l'exploitation des machines à vapeur, sont appliquées par la police correctionnelle.

Pour ce qui est des autres contraventions, celles qui sont constatées en vue d'assurer la conservation du lit, des rives et des ouvrages d'art, ou en vue de s'opposer à l'encombrement des cours d'eau et à la création d'obstacles, appartiennent à la grande voirie et relèvent des conseils de préfecture; celles qui se rapportent à la police proprement dite, et qui ont pour but d'assurer la sécurité de la navigation relèvent des tribunaux de simple police chargés d'appliquer l'art. 471 du Code pénal.

La distinction est délicate; nous la retrouverons en traitant des rivières navigables; il nous suffira de la justifier ici par le sommaire de quelques arrêts.

Lors des poursuites dirigées contre le pilote d'un bateau à vapeur pour avoir, contrairement à un règlement de police, passé entre un bateau halé et le chemin de halage, au lieu de prendre le large, il a été décidé que le règlement préfectoral auquel il avait été contrevenu n'avait pas statué au point de vue de la grande voirie, et qu'en conséquence le conseil de préfecture était incompétent pour réprimer la contravention. — Cons. d'Etat, 19 juillet 1854.

Un arrêté préfectoral qui interdit le passage des bateaux à vapeur dans un bras de rivière, pour prévenir les obstacles ou les dangers de la rencontre de bateaux engagés en sens contraire, est pris pour l'exécution des dispositions de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, dans l'intérêt de la liberté et de la sûreté de la navigation; les infractions à un tel arrêté constituent, aux termes de la loi du 29 floréal an X, des contraventions de grande voirie dont la répression appartient au conseil de préfecture. — Cons. d'Etat, 6 mai 1857.

Le conseil de préfecture est incompétent pour connaître des contraventions aux arrêtés préfectoraux réglant la police des bateaux à

vapeur au point de vue de la sûreté de l'équipage et des passagers.

L'arrêté préfectoral qui exige la présence continuelle, sur le pont d'un bateau à vapeur, d'un certain nombre d'hommes de l'équipage, ne statue pas au point de vue de la grande voirie. Le conseil de préfecture est dès lors incompétent pour prononcer sur les infractions à cet arrêté. — 18 août 1857.

BATIMENTS CIVILS.

On désigne sous le nom de bâtiments civils d'une manière générale les édifices appartenant à l'Etat, aux départements, aux établissements publics, destinés à un service ou à un usage public. Il faut en excepter les bâtiments destinés au service des armées de terre et de mer.

Autrefois, le ministre de l'intérieur s'était réservé l'approbation de toutes les constructions neuves des bâtiments même départementaux ou communaux. Cette centralisation excessive, réduite en 1806 et en 1822, a disparu.

Le ministre des travaux publics approuve les travaux neufs des bâtiments civils de l'Etat; les conseils généraux statuent définitivement sur les projets, plans, devis de tous travaux à exécuter sur les fonds départementaux et désignent les services auxquels ces travaux seront confiés; les conseils municipaux statuent sur les travaux communaux, sauf l'approbation préfectorale s'il y a lieu.

Conseil général des bâtiments civils. — Il est institué au ministère des travaux publics un conseil général des bâtiments civils, composé de quatre inspecteurs généraux, membres permanents, de quatre architectes, membres temporaires, de deux auditeurs, anciens prix de Rome; ces six membres sont renouvelés tous les deux ans. Le conseil est complété par un contrôleur et un secrétaire.

Il est présidé par le ministre et, en cas d'absence, par le secrétaire général ou par un des inspecteurs généraux délégués à cet effet. Le directeur des bâtiments civils et palais nationaux est membre permanent du conseil.

Depuis 1870, le service des palais nationaux, détaché de la liste civile, est rattaché au service des bâtiments civils.

On trouvera dans l'*Annuaire* du ministère des travaux publics la liste des bâtiments civils et palais nationaux avec l'indication des architectes attachés à chacun d'eux.

Cette liste comprend notamment :

Les églises Sainte-Geneviève et des Invalides;

Les ministères; la conservation et l'entretien des bâtiments des ministères relèvent du seul ministère des travaux publics;

Les écoles de l'Etat, ponts et chaussées, mines, école normale, beaux-arts, langues orientales, écoles vétérinaires, école des mineurs et des arts-et-métiers, école de Grignon;

L'Observatoire, le Collège de France, l'Institut, le Muséum;

Les arcs de triomphe, colonnes, portes, obélisque;

Les palais de Paris, Versailles, Trianon, Rambouillet, Fontainebleau, Compiègne, Saint-Germain, Pau, Saint-Cloud, Meudon, Sèvres ;

Les manufactures de Sèvres, des Gobelins, de Beauvais;

L'hospice du mont Genèvre, les institutions de sourds-muets, etc.

Attributions du conseil général. — Le conseil général des bâtiments civils a pour ce qui le concerne un rôle analogue à celui du conseil des ponts et chaussées. Il examine les projets qui lui sont soumis, émanant de l'État, des départements ou des communes; il donne son avis sur ces projets et indique les améliorations dont ils sont susceptibles. Il examine également les plans généraux d'alignement de la voirie urbaine qui lui sont soumis. Il donne en outre son avis sur les questions contentieuses.

Règlement du service des bâtiments civils. — Les architectes des bâtiments civils et palais nationaux doivent, pour l'exécution des travaux, observer le règlement du 25 janvier 1862. Ils sont assistés par des inspecteurs, sous-inspecteurs, conducteurs de travaux et vérificateurs. Les attachements sont tenus, les projets et mémoires sont dressés et vérifiés conformément au règlement, sous le contrôle des inspecteurs généraux.

Conseils départementaux des bâtiments civils. — Il est institué dans chaque département un conseil des bâtiments civils composé de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, de l'agent voyer en chef, de l'architecte du département et d'hommes de l'art choisis par le préfet. Ce conseil est consulté par le préfet sur les projets des communes et établissements publics, plans d'alignement, etc.; son avis n'est pas obligatoire. — Circulaire du ministre de l'intérieur, 10 avril 1852.

Le préfet peut toujours, pour les travaux importants, demander l'avis du conseil général des ponts et chaussées.

Édifices diocésains. — Les édifices diocésains sont les églises métropolitaines et cathédrales, qui appartiennent au domaine public; les archevêchés, les évêchés, les séminaires, qui appartiennent au domaine de l'Etat.

Les édifices diocésains dépendent du ministère des cultes.

C'est ce ministère qui nomme les architectes diocésains sur l'avis des préfets et des évêques

Trois inspecteurs généraux sont chargés du contrôle et de la direction du service.

Un comité central fonctionne au ministère.

BATIMENTS MENAÇANT RUINE.

Il peut arriver que des constructions riveraines ou seulement voisines de la voie publique constituent un danger pour les passants et que cependant les propriétaires se refusent à faire disparaître la cause du danger. La loi a donné à l'administration les moyens d'y arriver.

Législation sur la matière. — *Loi des* 22 *décembre* 1789-*janvier* 1790. — Art. 2. — Les administrations de département (aujourd'hui les préfets) sont chargées d'assurer les travaux des routes et le maintien de la sûreté et de la tranquillité publiques.

Loi des 16-24 *août* 1790. — Titre XI, art. 3. — Les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux, sont : 1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques..... ; ce qui comprend..... la démolition ou la réparation des bâtiments menaçant ruine.

Arrêt du gouvernement du 28 *messidor an VIII.* — Art. 21. — A Paris, le préfet de police a le pouvoir d'ordonner la démolition ou réparation des bâtiments menaçant ruine.

Art. 471 *du Code pénal.* — « Seront punis d'une amende depuis un franc jusqu'à cinq francs inclusivement :

5° Ceux qui auront négligé ou refusé d'obéir à la sommation émanée de l'autorité administrative, de réparer ou démolir les édifices menaçant ruine. »

Déclaration du roy concernant les maisons et bâtiments de la ville de Paris, donnée à Versailles, le 18 *juillet* 1729, *registrée en Parlement de Paris le* 5 *septembre* 1730. — Louis, par la grâce de Dieu, roy de France et de Navarre : à tous ceux qui ces présentes lettres verront, salut. La sûreté des habitants de notre bonne ville de Paris, et l'attention nécessaire pour prévenir les accidents qui n'arrivent que trop fréquemment par la négligence que l'on apporte à réparer les maisons et les bâtiments de ladite ville, devant être un des principaux objets de la vigilance des officiers de notre Châtelet de Paris, ausquels les soins de la police sont confiez; et la longueur des procedures formant souvent des pretextes aux propriétaires pour éloigner des réparations dont le moindre retardement entraîne quelquefois des suites si funestes, nous avons crû dans cette partie importante de la police de notre bonne ville de Paris, devoir établir une procédure fixe et certaine qui pût par sa régularité, et par sa simplicité, donner en même temps aux juges une connoissance exacte de l'état des maisons, et aux parties un moyen facile pour se faire entendre; mais qui pût aussi, en cas de refus ou de délai de la part des propriétaires, ouvrir une voye régulière pour faire cesser promptement le péril, et pour mettre nos sujets dans une pleine et entière sûreté. A ces causes, de notre certaine science, pleine puissance et autorité royale, nous avons dit et déclaré, disons et déclarons par ces présentes signées de notre main, voulons et nous plaît, qu'en cas de péril imminent des maisons et bâtiments de notre bonne ville de Paris, il en soit usé par les officiers du Châtelet en la forme et manière qui s'ensuit.

Art. 1er. — Les commissaires auront une attention particulière chacun dans leur quartier pour être instruits des maisons et bâtiments où il y auroit quelque peril.

Art. 2. — Aussitôt qu'ils en auront avis, ils se transporteront sur le lieu et dresseront procez verbal de ce qu'ils y auront remarqué, et qui pourroit être contraire à la sûreté publique.

Art. 3. — Ils feront assigner sans retardement, à la requête de notre procureur au Châtelet, les propriétaires au premier jour d'audience de la police de notre Châtelet de Paris.

Art. 4.—Les assignations seront données au domicile du propriétaire s'il est connu, et s'il est dans l'étendue de notre bonne ville de Paris ou fauxbourgs d'icelle, sinon les assignations pourront être données à la maison même où se trouvera le peril, en parlant au principal locataire, ou à quelqu'un des locataires en cas qu'il n'y en ait point de principal, et vaudront lesdites assignations comme si elles avaient été données au propriétaire.

Art. 5. — Au jour marqué par l'assignation, le commissaire fera son rapport à l'audience; et si la partie ne compare pas, le lieutenant général de police, sur les conclusions de l'un de nos avocats, ordonnera, s'il y échet, que les lieux seront visitez par un expert qui sera par lui nommé d'office.

Art. 6. — Si la partie compare, et qu'elle ne dénie point le peril, le lieutenant général de police ordonnera, sur lesdites conclusions, que la partie sera tenue de faire cesser le peril dans le temps qui sera par lui prescrit, et sera enjoint audit commissaire d'y veiller.

Art. 7. — Au cas que la partie soutienne qu'il n'y ait aucun danger, elle aura la faculté de nommer un expert de sa part pour faire la visite conjointement avec l'expert qui sera

nommé par notre procureur au Châtelet; ce qu'elle sera tenue de faire sur-le-champ, sinon sera passé outre à la visite par l'expert seul qui aura été nommé par notredit procureur.

Art. 8. — La visite sera faite dans le temps qui aura été prescrit par la sentence en présence de la partie, ou elle dûëment appelée au domicile de son procureur, si elle a comparu, sinon au domicile prescrit par l'art. 4 ci-dessus, et ce, soit que la sentence ait été donnée contradictoirement ou par défaut, sans qu'il soit nécessaire, même dans le cas de la sentence rendue par défaut, d'attendre l'expiration de la huitaine; et en cas qu'il y ait deux experts, et qu'ils se trouvent de différents avis, il en sera nommé un tiers par le lieutenant général de police à la première audience, partie pareillement présente ou dûëment appelée au domicile de son procureur.

Art. 9. — Sur le vû du rapport de l'expert ou des experts, la partie oüie à l'audience, ou elle dûëment appelée au domicile de son procureur, s'il y en a, ou s'il n'y en a point en la forme prescrite par l'art. 4 ci-dessus, et oüi le commissaire en son rapport, ensemble notre avocat en ses conclusions, le lieutenant général de police ordonnera, s'il y a lieu, que dans le temps qui sera par lui prescrit, le propriétaire de la maison sera tenu de faire cesser le peril, et d'y mettre à cet effet des ouvriers; à faute de quoi ledit temps passé, et sans qu'il soit besoin d'autre jugement, sur le simple rapport du commissaire, portant qu'il n'y a été mis d'ouvriers, il en sera mis de l'ordonnance dudit commissaire aux frais de la partie, à la diligence du receveur des amendes, qui en avancera les deniers, dont il lui sera délivré, par le lieutenant général de police, exécutoire sur la partie, pour en être remboursé par privilège et préférence à tous autres sur le prix des matériaux, provenans des démolitions, et subsidiairement sur le fonds et superficie des bâtimens desdites maisons.

Art. 10. — Dans les occasions où le péril seroit si urgent que l'on ne pourroit attendre le jour d'audience, ni observer les formalitez ci-dessus prescrites sans risquer quelque accident fâcheux, en ce cas les commissaires du Châtelet pourront en faire leur rapport au lieutenant général de police en son hôtel, et y faire appeler les parties en la forme prescrite par l'art. 4 ci-dessus, lequel pourra ordonner par provision ce qu'il jugera absolument nécessaire pour la sûreté publique.

Art. 11. — Seront les sentences et ordonnances rendues à ce sujet exécutées par provision nonobstant et sans préjudice de l'appel. Si donnons en mandement, etc.

Déclaration du roy du 18 *août* 1730. — Cette déclaration est identique à la précédente et prescrit la même procédure. Mais elle est adressée aux officiers du bureau des finances de la généralité de Paris, tandis que la première s'appliquait aux officiers du Châtelet. Les officiers du bureau des finances et ceux du Châtelet exerçaient concurremment la police des bâtiments ayant face sur rue dans la ville de Paris.

Résumé de la procédure. — Par arrêt du 24 février 1860, le conseil d'Etat a décidé que les déclarations précitées du conseil du roy, bien qu'applicables dans l'origine à la seule ville de Paris, doivent être étendues à toute la France.

Voici d'après cela la procédure à suivre :

Le danger est constaté par un agent de la voirie, qui en dresse procès-verbal. Ce procès-verbal est signifié au propriétaire avec injonction de démolir ou de réparer dans un délai fixé.

Passé ce délai, l'administration nomme un expert, le propriétaire en nomme un autre. En cas de discord le tiers expert est nommé par le préfet.

Sur le rapport des experts, le préfet ou le maire prononcent. Les travaux ordonnés sont exécutés d'office, si le propriétaire ne les entreprend pas; les frais de l'exécution d'office sont prélevés par privilège sur le prix des matériaux.

En cas de péril imminent, l'administration peut ordonner les travaux immédiatement, sans expertise et sans délai, sur le rapport de l'agent de la voirie.

La cour de cassation a admis, 25 janvier 1873, que, pour la voirie urbaine, l'expertise n'était pas nécessaire et que le maire pouvait prononcer sur le rapport du voyer. L'arrêté du maire, pris dans ces conditions, s'il était attaqué devant le conseil d'Etat pour excès de pouvoirs, serait annulé.

Comme l'administration a pleins pouvoirs en cas de péril imminent, elle peut attendre dans les cas contraires et remplir toutes les formalités destinées à réprimer toute atteinte abusive à la propriété.

La décision est réservée au préfet pour les routes nationales et départementales; elle est réservée aux maires pour la voirie vicinale et urbaine.

Jurisprudence. — Le propriétaire d'une maison sujette à reculement qui la fait démolir pour cause de vétusté, n'a droit à indemnité que pour la valeur du terrain délaissé à la voie publique : il n'est pas recevable à réclamer des dommages-intérêts en réparation du préjudice à lui causé par l'exécution des actes administratifs qui ont ordonné cette démolition. — Cons. d'Etat, 18 décembre 1846.

L'autorité administrative est compétente pour ordonner, par arrêté, la démolition d'un

édifice menaçant ruine, que cet édifice soit situé immédiatement sur la voie publique ou bien en retraite, si, par sa chute, il est de nature à menacer la sûreté du passage. — Cass., 3 janvier 1863.

Le juge de police peut accorder un sursis à l'individu prévenu de n'avoir pas obtempéré à un arrêté municipal prescrivant la démolition d'un édifice pour cause de sûreté publique, lorsqu'il lui est justifié qu'un recours contre cet arrêté a été formé devant l'autorité administrative supérieure avant citation devant lui. — Cass., 8 janvier 1863.

L'arrêté municipal, régulièrement notifié aux parties intéressées, prescrivant de faire enlever la toiture d'un passage public par le motif qu'elle était dans un état tel de vétusté que son existence donnait les craintes les plus sérieuses pour la sûreté publique, est pris dans les limites du pouvoir municipal; à l'autorité administrative seule il appartient de rechercher si cet arrêté, compétemment pris, l'a été dans les formes voulues par les règlements administratifs; dès lors le juge de police ne peut acquitter les individus prévenus de n'avoir pas exécuté cet arrêté, par le motif qu'il ne pouvait être considéré comme pris d'urgence, et qu'il aurait dû être précédé d'une expertise contradictoire et d'une sommation. — Cass., 7 mars 1857.

Telle est la jurisprudence de la cour de cassation, elle n'est point d'accord avec celle du conseil d'Etat, qui a décidé que, hors le cas de péril imminent, la démolition des édifices menaçant ruine ne peut être ordonnée par l'autorité compétente qu'après qu'il a été procédé à une expertise contradictoire, 30 janvier 1862. — Un arrêté, pris ainsi en contradiction avec les déclarations du roi des 18 juillet 1729 et 18 août 1730, doit être annulé pour excès de pouvoirs. — 4 mai 1870.

Il appartient à l'autorité administrative, à l'exclusion de l'autorité judiciaire, d'ordonner la démolition ou la réparation des bâtiments menaçant ruine. — Cass., 14 août 1845. — L'arrêté du maire est obligatoire sans sentence préalable du juge; il peut seulement être réformé par l'administration supérieure. — Cass., 10 août 1866.

Le long des routes, la démolition doit être ordonnée par les préfets et non par les conseils de préfecture qui sont incompétents pour cet objet. — 30 décembre 1841.

La sommation de démolir doit être adressée par l'autorité administrative, et non par un agent quelconque tel qu'un commissaire de police. — Cass., 28 novembre 1868.

L'autorisation donnée par l'autorité municipale de construire un balcon en saillie sur la voie publique, sous certaines conditions, ne fait pas obstacle à ce que postérieurement un nouvel arrêté prescrive la démolition de ce balcon, encore bien que ces conditions aient été remplies, si le constructeur a négligé les autres règles de l'art et si, par suite, il y a péril pour la sûreté publique. — 20 juin 1863.

Un maire peut prescrire la démolition d'un bâtiment menaçant ruine sans qu'il ait été procédé à l'expertise contradictoire mentionnée dans les déclarations des 19 juillet 1729 et 18 août 1730, alors que l'urgence du péril ne permet pas d'attendre l'accomplissement de cette mesure d'instruction. — Cons. d'État, 24 février 1860.

Le refus d'obéir aux sommations de l'autorité municipale, tendant à la démolition d'un mur de façade menaçant ruine, constitue une contravention qui doit être réprimée par les peines de l'art. 471, n° 5, du Code pénal, et le juge de police ne peut surseoir à statuer et subordonner la répression de la contravention au jugement de contestations civiles engagées entre le maire et le prévenu, sous le prétexte que la démolition devait être poursuivie par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, et que, par suite, une indemnité était due. — Cass., 1er mars 1856.

Compétence. — Un arrêté ordonnant la démolition ou la réparation d'édifices menaçant ruine, n'est pas susceptible d'un recours par voie contentieuse. — 26 mai 1845, 7 avril 1869.

Le propriétaire peut seulement demander à l'administration supérieure la réformation de l'arrêté, au préfet si l'arrêté émane du maire, au ministre s'il émane du préfet.

L'arrêté peut toujours être attaqué devant le conseil d'État pour excès de pouvoirs.

La contravention n'appartient dans aucun cas à la grande voirie; elle ne peut donc pas être déférée au conseil de préfecture, mais seulement au tribunal de simple police. — 20 juin 1863.

Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître de la demande en indemnité formée par un propriétaire contre une commune, à raison du préjudice qui serait résulté pour lui de ce que le maire lui aurait refusé l'autorisation de rétablir au-dessus du rez-de-chaussée de sa maison, les étages supérieurs qui avaient dû être démolis pour cause de péril. L'arrêté, par lequel le maire a refusé cette autorisation, a été pris, uniquement en vue de la sûreté de la voie publique, dans l'exercice des pouvoirs de police qui appartiennent à l'autorité municipale, en vertu des lois des 16-24 août 1790 et du 18 juillet 1837. — 7 avril 1869.

D'après la jurisprudence du conseil d'Etat, la demande d'indemnité, présentée à l'occasion d'une démolition irrégulière, doit être portée devant le ministre, sauf recours au conseil d'Etat.

BERGE.

La berge d'une rivière, de *berg*, montagne, est le talus, plus ou moins incliné suivant la nature géologique du sol, qui limite latéralement le lit de cette rivière. La berge s'étend depuis le niveau de l'étiage jusqu'au niveau auquel le débordement commence.

Pour un profil transversal donné, la berge est toujours beaucoup plus inclinée que la vallée qui la touche; dans les vallées imperméables, les deux inclinaisons sont dans le même sens; dans les vallées perméables, elles sont de sens contraire, car dans ces vallées le sommet des berges est toujours plus élevé que les parties latérales ou noues.

Le mot berge sert quelquefois à désigner les talus d'un chemin, d'un fossé.

BERME.

La berme (terme allemand) est l'espace compris entre une tranchée et le dépôt des terres qui en sont provenues. Cet espace est très utile à la stabilité des cavaliers de remblai et des fossés de déblai. Aussi a-t-on soin de ménager des bermes dans les canaux.

La *risberme* (ou berme à ressauts d'après l'étymologie allemande) est un ouvrage en talus ou glacis, autrefois presque toujours construit en fascinages, présentant une série de ressauts de faible hauteur, et destiné à protéger le pieds des édifices exposés aux vagues ou aux courants, tels que les jetées, les murs de quai, les épis, etc. Les risbermes se font souvent en enrochements et présentent alors un talus régulier.

BIEF.

On désigne sous le nom de bief la partie de canal comprise entre deux écluses consécutives; la longueur d'un bief se mesure entre les portes d'aval des deux écluses, de sorte que cette longueur comprend celle de l'écluse d'aval.

Le mot bief s'emploie aussi en parlant des rivières, pour désigner la partie comprise, soit entre deux barrages consécutifs, soit même entre deux hauts-fonds ou barrages naturels. Le mot bief, ou biez, est très ancien; on le trouve dans nos vieux auteurs comme synonyme de fossé; les usines étaient souvent construites sur des dérivations, d'où le nom de bief pour leur canal d'amenée, nom qui s'est étendu à l'espace de rivière compris entre deux usines consécutives.

Ce mot paraît avoir une origine germanique; on en trouvera l'étymologie dans le terme *bett*, qui en allemand désigne un lit.

BOIRE.

Vieux terme qui, dans le val de la Loire, désigne un bras secondaire du fleuve. Ainsi on dit la boire de Chalonnes.

BOISSONS.

L'art. 5 de la *loi du* 28 *février* 1872 *pour la répression de la fraude sur les spiritueux* est ainsi conçu :

« Tous les employés de l'administration des finances, la gendarmerie, tous les agents du service des ponts et chaussées, de la navigation et des chemins vicinaux, autorisés par la loi à dresser des procès-verbaux, pourront verbaliser en cas de contravention aux lois sur la circulation des boissons. »

Cette disposition de la loi n'a pas reçu un grand développement dans la pratique, parce qu'il est difficile d'imposer à des agents et de leur faire exécuter convenablement un service absolument étranger à celui en vue duquel ils sont spécialement institués.

Néanmoins, nous reproduirons l'instruction du directeur général des contributions indirectes, concernant l'exécution de l'art. 5 de la loi du 28 février 1872 :

Instruction du Directeur général des contributions indirectes du 20 *mars* 1872.

Sont soumis aux formalités à la circulation :

1° Les vins, râpés et piquettes, les cidres, poirés, hydromels, vermouth, vins cuits, vins de liqueur ;

2° Les esprits, eaux-de-vie, kirschs, rhums, taflas, genièvres, liqueurs, absinthes, fruits à l'eau-de-vie, élixirs ;

3° Les préparations à base alcoolique, telles que parfums, eaux de senteur, vernis, alcools dénaturés, chloroformes, aldéhydes, etc.

Aux termes de la loi, aucun enlèvement, aucun déplacement de ces boissons, de ces liquides, ne peut être effectué qu'en vertu d'une *expédition* délivrée par la régie des contributions indirectes pour régulariser le transport.

Suivant la qualité du destinataire et les conditions qui lui sont imposées pour le payement de l'impôt, cette *expédition* prend le nom de *congé*, de *passavant* ou d'*acquit-à-caution;* mais quelle que soit sa dénomination, elle fait connaître :

Le nombre des fûts, caisses ou paniers ;

Les quantités, espèces et qualités des liquides mis en circulation ;

Le lieu d'enlèvement et celui de destination ;

Les noms, professions et demeures des expéditeurs, ceux des voituriers et ceux des destinataires.

Les modes de transport qui doivent être successivement employés;

Les principaux lieux de passage qu'ont à traverser les chargements ;

Enfin le délai dans lequel le transport doit être effectué du lieu de départ au lieu de destination.

Lorsque, par exception, le nom des destinataires n'a pu être déclaré au point de départ, il y a obligation pour le voiturier de faire combler cette lacune par le buraliste du lieu d'arrivée, avant tout déchargement des boissons.

De même si, au moment de l'enlèvement, il n'a pas été possible d'indiquer le mode de transport à employer ou les lieux de passage à traverser sur telle ou telle partie du trajet, c'est au voiturier à faire compléter à cet égard ses expéditions par le buraliste de l'un des derniers lieux de passage qui ont pu être déclarés.

Il incombe également au voiturier de faire constater, en cours de transport, les accidents qui peuvent apporter quelque modification à son chargement ou les temps d'arrêt qu'il est obligé de subir et qui doivent faire prolonger d'autant le délai assigné pour le transport à destination.

Ainsi toujours et partout, pour tous les chargements rencontrés sur la voie publique, les porteurs, conducteurs ou voituriers doivent pouvoir représenter une expédition en tous points applicable à leur chargement, et cette expédition, ils sont tenus, sous peine de contravention, de l'exhiber, *sans délai*, à toute sommation des préposés chargés de la surveillance du mouvement des boissons, etc.

Il ne serait pas possible de mettre immédiatement des instruments de vérification (jauge, alcoomètre) à la disposition des agents et préposés dénommés à l'art. 5 de la loi du 28 février. Ces agents ne pourront, du moins quant à présent, reconnaître exactement la contenance des fûts ou la force alcoolique des spiritueux; mais il leur sera facile de contrôler le nombre des vaisseaux, la nature et l'espèce des liquides, la voie suivie, les moyens de transport employés, et ils pourront ainsi constater les principales contraventions aux lois sur la circulation des boissons, savoir :

Les enlèvements et transports sans expédition ;

Les différences dans le nombre des fûts ou dans la nature des chargements ;

Les transports en vertu d'expéditions périmées ;

Les transports par d'autres voies que celles indiquées aux expéditions ;

Les enlèvements de lieux autres que ceux déclarés et les déchargements à une destination autre que celle indiquée.

Lorsque, pour la constatation de ces contraventions, les agents et préposés désignés par la nouvelle loi agiront seuls, isolément, ils dresseront les procès-verbaux dans la forme propre à leur service, en ayant soin de bien préciser les faits constitutifs de la contravention, de manière à prévenir des contestations ultérieures de la part des prévenus.

S'il s'agit de chargements circulant en vertu d'expéditions irrégulières, ils devront joindre ces expéditions à leurs procès-verbaux, après les avoir parafées *ne varietur ;* et pour la continuation du transport, ils feront délivrer, dans tous les cas, des *acquits-à-caution* par le buraliste de la localité.

En thèse générale, les verbalisants, après avoir déclaré la saisie des chargements, devront en laisser la libre disposition aux contrevenants ; ils ne devraient en opérer la saisie réelle, c'est-à-dire retenir les chargements, que s'ils se trouvaient en présence de fraudeurs de profession notoirement insolvables, et alors ils devraient, autant que possible, s'adjoindre, pour la rédaction du procès-verbal, un agent de la régie. Il est à désirer, au surplus, que les employés des contributions indirectes soient le plus souvent appelés à aider de leurs conseils, surtout au début, les fonctionnaires des autres services qui viendraient à découvrir des fraudes ; ceux-ci seront d'ailleurs les premiers à réclamer une coopération qu'il leur sera presque toujours facile d'obtenir.

Si des contestations s'élevaient de la part des voituriers sur la nature et l'espèce des boissons saisies, des échantillons devraient être prélevés pour être mis à l'appui des procès-verbaux. Ces échantillons seraient placés sous le cachet des verbalisants, après sommation faite au prévenu d'y apposer le sien.

Les procès-verbaux dressés concurremment avec des agents de la régie devront être établis dans la forme prescrite par le décret du 1er germinal an XIII. Il incombera à ces agents de les rédiger.

Conformément aux règlements, les employés verbalisants, à quelque service qu'ils appartiennent, auront droit à la moitié du produit des amendes et confiscations encourues et réalisées, sous déduction, le cas échéant, du tiers attribué aux indicateurs de la fraude.

Loi du 21 juin 1873 sur les contributions indirectes. (Extrait.)

Art. 3. — Lorsqu'un procès-verbal pour contravention aux lois sur la circulation des boissons aura été dressé par un ou plusieurs des agents autorisés par la loi à verbaliser, suivant les formes propres à l'administration ou aux services auxquels ils appartiennent, ou bien encore par un seul des employés des contributions indirectes, il ne fera foi en jus-

tice que jusqu'à preuve contraire, conformément aux art. 154 et suivants du Code d'instruction criminelle.

BONS DU TRÉSOR.

Les bons du trésor ont été institués par la loi de finances de l'exercice 1825. Ils sont émis par le ministre des finances et remboursés à échéance fixe; ils sont à trois mois, à six mois, à un an, et l'intérêt, fixé par le ministre, est d'autant plus élevé que le terme est plus éloigné,

Les bons du Trésor, dont le maximum est fixé chaque année par la loi de finances, font partie de la dette flottante.

Leur émission constitue une opération de trésorerie qui a pour but de parer à un moment donné, surtout au commencement de l'année, à l'insuffisance des ressources recueillies par les caisses de l'État.

BORDEREAU.

Un bordereau est une note explicative et détaillée article par article des pièces composant un dossier, des éléments en titres ou en numéraire qui entrent dans la composition d'une caisse ou d'un compte. C'est une sorte de table des matières.

Par extension, le mot bordereau s'est appliqué à nombre d'états que l'on dresse en comptabilité ou en administration.

Un bordereau de compte est la récapitulation et la balance du débit et du crédit relatifs à ce compte. Un bordereau d'agent de change est un état des opérations faites pour un client. Un bordereau d'inscription hypothécaire est l'état des créances à raison desquelles on requiert une inscription d'hypothèque.

Nous retrouverons assez fréquemment le mot bordereau lorsque nous traiterons de la comptabilité; il y a des bordereaux journaliers et mensuels des mandats émis, des bordereaux récapitulatifs, des bordereaux des pièces envoyées par les conducteurs aux ingénieurs ordinaires, etc.

De même, en parlant des *Bureaux*, nous verrons qu'il est prescrit d'envoyer chaque dossier dans une chemise en forme de bordereau; c'est une excellente mesure pour assurer la conservation des pièces et pour empêcher qu'aucune d'elles soit distraite ou égarée. Elle a du reste l'avantage de faciliter les recherches qui, sans cela, seraient très longues dans un dossier volumineux.

BORDEREAU DES PRIX.

Le bordereau des prix est la série des prix applicables aux divers ouvrages élémentaires d'une entreprise de travaux.

Cette pièce donne les prix d'application en toutes lettres et en chiffres, sans aucun détail ou commentaire. Elle est rédigée en prenant comme base les sous-détails ou l'analyse des prix; mais, les sous-détails n'ont aucune valeur au point de vue du règlement des comptes et ne peuvent être invoqués en aucun cas; ils sont donnés seulement à titre de renseignement. Voyez *Projet* (*Pièces d'un*).

BORNAGE.

Le bornage est l'opération par laquelle on constate et on marque la limite séparative de deux propriétés.

Nous examinerons successivement :

1° Le bornage des propriétés privées;

2° Le bornage du domaine public, routes, chemins de fer, etc.

1° Bornage des propriétés privées. — *Art. 646 du Code civil.*

« Tout propriétaire peut obliger son voisin au bornage de leurs propriétés contiguës. Le bornage se fait à frais communs. »

Art. 2 du Code de procédure. — « La citation sera donnée devant le juge de la situation de l'objet litigieux lorsqu'il s'agira des déplacements de bornes... »

Art. 38 du Code de procédure. — « Dans tous les cas où la vue du lieu peut être utile pour l'intelligence des dépositions, et spécialement dans les actions pour déplacement de bornes, le juge de paix se transportera, s'il le croit nécessaire, sur le lieu, et ordonnera que les témoins y seront entendus. »

Art. 389 du Code pénal. — « Tout individu qui, pour commettre un vol, aura enlevé ou tenté d'enlever des bornes servant de séparation aux propriétés, sera puni d'un emprisonnement de deux ans à cinq ans et d'une amende de seize francs à cinq cents francs.

Loi du 6 octobre 1791 sur la police rurale. — Art. 32. — « Quiconque aura déplacé ou supprimé des bornes, ou pieds-corniers, ou autres arbres plantés ou reconnus pour établir les limites entre différents héritages, pourra, en outre du payement du dommage et des frais de remplacement des bornes, être condamné à une amende de la valeur de douze journées de travail. »

Jurisprudence et procédure. — Le bornage concerne seulement les biens ruraux parce que leur étendue peut varier par les anticipations des voisins; il consiste à placer des bornes de distance en distance, et particulièrement aux angles des terres, pour déter-

miner d'une manière précise la limite de démarcation des propriétés.

Lorsque des fossés, des haies, ou des sentiers tiennent lieu de clôture, l'usage en déterminera la largeur; dans la règle, ces objets sont mitoyens s'il n'y a pas titre contraire; c'est alors le milieu du fossé ou de la haie qui forme la limite et doit être considéré comme le point de démarcation; lorsque les arbres servent de bornes, ils doivent être clairement désignés; les têtes de pierres, ou autres objets servant de bornes, sont gravées de lignes ou de croix dont l'axe est le point fixe de la limite.

Cette précaution est importante, afin que la ligne de démarcation soit parfaitement précisée.

Un acte de bornage, bien établi, doit repérer la position des bornes de telle sorte qu'on puisse en retrouver l'emplacement exact et les replacer si elles viennent à disparaître par cas fortuit ou volontaire.

Lorsque les anciennes traces de bornes ont disparu et que l'on manque totalement de bases pour reconnaître les limites d'une propriété, le juge peut appeler les voisins pour les entendre, afin d'éclaircir la question; cette enquête sert à éclaircir la justice ou l'administration qui a cru devoir les provoquer.

Généralement, on procède au bornage à l'amiable; un expert est nommé par chaque partie, lesquels experts en nomment un troisième pour les départager, s'il y a lieu; leurs opérations terminées et les limites reconnues, les experts posent les bornes avec les précautions indiquées plus haut et dressent procès-verbal de leur opération.

Le procès-verbal est accepté sous seing privé par les parties. On n'a recours aux tribunaux que lorsque les parties ne sont pas d'accord soit sur le bornage, soit sur le choix des experts.

Lorsqu'on ne réclame qu'une plantation de bornes qui auraient été mal posées ou déposées ou qui n'auraient jamais existé, c'est une simple action possessoire de la compétence du juge de paix; il n'y a pas de question de propriété en jeu. Mais lorsque l'action a pour but de faire arpenter et délimiter les héritages en rectifiant des limites, s'il y a lieu, cette action est pétitoire et relève du tribunal d'arrondissement.

L'action en bornage peut être formée pour et contre tout possesseur légitime, emphytéote ou usufruitier, mais non pour ni contre le fermier; et lorsque c'est un emphytéote ou un usufruitier, le propriétaire doit être appelé, afin qu'il ne puisse pas un jour réclamer contre un bornage qu'il pourrait croire entaché de collusion.

Le bornage se fait à frais communs, c'est-à-dire que les frais se partagent proportionnellement à la contenance des héritages.

Dans une action en bornage, on peut valablement appeler en cause tous les propriétaires voisins, car l'anticipation, si elle existe, peut provenir de leur fait.

Des bornes. — Les bornes sont des blocs de pierre que l'on scelle dans le sol aux angles des propriétés, afin de pouvoir, en tirant une ligne droite d'une borne à une autre, déterminer la limite des deux fonds; il n'en reste apparent que la partie supérieure sur laquelle on grave en creux un trait qui indique précisément la ligne séparative; quelquefois, c'est un arbre, un rocher, ou tout autre objet tenant au sol; enfin, chaque pays a ses usages auxquels on doit se conformer.

En général, on place sous les bornes des *témoins*, tels que morceaux de tuiles ou de briques, tessons de bouteille, etc., dont l'existence est consignée au procès-verbal. Ces témoins sont destinés à bien marquer dans l'avenir que la borne sous laquelle on les trouve est une borne limite, et non une borne d'ornement ou une borne plantée par fantaisie.

2° Bornage du domaine public. — Le bornage du domaine privé de l'Etat, des départements ou des communes, des établissements publics, est de la compétence des tribunaux civils; mais les administrations ont besoin pour procéder à cette opération de l'autorisation de l'administration supérieure. La compétence des tribunaux civils ne s'étendrait pas cependant jusqu'à l'interprétation d'un acte administratif et ils devraient surseoir jusqu'à ce que cette interprétation fût donnée par l'autorité compétente.

Le bornage des dépendances du domaine public proprement dit, routes nationales et départementales, chemins vicinaux, chemins de fer, canaux, se fait par voie administrative. C'est à l'administration qu'il appartient de fixer et de reconnaître les limites de ces ouvrages, après l'accomplissement des formalités légales.

Le bornage des routes est en général peu utile; ces routes ont maintenant une largeur régulière bien déterminée; de plus, les talus de déblai ou de remblai appartiennent à la route, la propriété voisine ne commence donc qu'à la crête ou au pied des talus, généralement faciles à déterminer.

Pour les chemins anciens à largeur irrégulière, le bornage est une excellente opération, destinée à réprimer les empiétements que les riverains ont une tendance continuelle à commettre. Aucun texte de loi ne prescrit de procéder au bornage contradictoirement avec les riverains; on fera bien cependant de les convoquer par la voie administrative.

Les territoires des communes voisines sont séparés par des bornes; toute difficulté rela-

tive à ce bornage relève de l'administration.

Les limites des départements sont marquées sur les routes par des bornes spéciales (Circulaire du directeur général des ponts et chaussées du 11 février 1813) ; les communes étant bornées, ces bornes départementales n'ont d'intérêt que pour les voyageurs et pour les agents des services administratifs.

Bornage des chemins de fer.

Circulaire du ministre des travaux publics du 31 *décembre* 1853.

Monsieur, l'administration a déjà appelé votre attention sur les mesures à prendre pour assurer, dans le moindre délai possible, le bornage des chemins de fer confiés à votre surveillance, ainsi que la rédaction du plan cadastral des terrains que ces chemins comprennent et de l'état descriptif des ouvrages d'art qui y sont situés. Je viens vous rappeler ces mesures, en vous indiquant les règles générales auxquelles il convient de les soumettre.

Le bornage doit s'appliquer à tous les terrains qui, ayant été acquis pour l'établissement du chemin de fer, et étant ou pouvant être utiles à son exploitation, doivent être conservés par la compagnie et remis à l'État lors de l'expiration de la concession. Ainsi, les gares, stations, emplacement de dépôt de matériel, ateliers de réparation et de construction, cours intérieures ou extérieures, chemins spéciaux d'accès aux stations, maisons de garde et leurs jardins, etc..., seront bornés comme l'assiette des voies elles-mêmes. Les chemins latéraux ou déviés, les chambres d'emprunt, les cavaliers de dépôt, les parcelles inutiles et celles qui ont été acquises, en vertu de l'art. 50 de la loi du 3 mai 1841, resteront, à moins de circonstances exceptionnelles, en dehors du bornage.

Vous devez, Monsieur, avant que les opérations sur le terrain soient commencées, fixer contradictoirement avec les ingénieurs de la compagnie, sur les plans parcellaires qui ont servi aux acquisitions de terrains, les lignes de délimitations satisfaisant aux conditions qui précèdent et les points sur lesquels les bornes devront être placées; si, pour quelques parties de l'opération, vous ne tombez pas d'accord avec ces ingénieurs, vous me rendrez compte de la difficulté en produisant les renseignements propres à la faire apprécier.

Pour les chemins exécutés en vertu de la loi du 11 juin 1842, le bornage, le plan cadastral et l'état descriptif des ouvrages d'art doivent être faits aux frais de l'Etat et communiqués aux compagnies, pour qu'elles les acceptent ou fassent leurs observations. Ces opérations incombent, au contraire, aux compagnies, lorsque les chemins qu'elles exploitent ont été construits à leurs frais, et, dans ce cas, les ingénieurs du service du contrôle, au lieu de faire le travail, se bornent à le surveiller, à s'assurer que les formalités locales sont remplies et que le bornage s'est bien réellement appliqué à tous les terrains qu'il convient d'y comprendre.

Les bornes seront en pierre de bonne qualité ; leur fût offrira un carré de 0^{m} 20 de côté et de 0^{m} 20 de hauteur au-dessus du sol; leur culasse aura de 0^{m} 30 à 0^{m} 40 d'enfoncement.

Il sera dressé, par commune, un procès-verbal de bornage, constatant la position des bornes et revêtu de l'acceptation des riverains, rendue authentique par leurs signatures dûment légalisées.

Le plan cadastral sera dressé à l'échelle de un millimètre par mètre; on y indiquera :

Les limites de toute nature, les bornes, haies, clôtures, bâtiments, poteaux kilométriques, chemins latéraux et déviés, ouvrages d'art et autres, exécutés à l'occasion de la création du chemin de fer;

Les lieux dits, cantons et sections;

Les noms des propriétaires riverains et les numéros de la matrice cadastrale.

Les limites seront marquées par un trait noir.

L'axe du chemin, les lignes d'opération et leurs cotes seront en encre rouge.

Les bâtiments seront lavés en encre de chine pâle.

On couvrira d'une légère teinte rose les terrains compris dans le bornage, et d'une teinte bleue ceux qui, ayant été consacrés à rétablir des communications, des voies d'écoulement ou des servitudes publiques, ne sont susceptibles d'aucune rétrocession, quoique non compris dans le bornage.

Les plans seront collés sur toile; ils auront 0^{m} 31 de hauteur sur 0^{m} 21 de largeur, et seront pliés suivant ces dimensions par plis égaux et alternatifs. (Voir la circulaire du 14 janvier 1850.)

L'état descriptif des ouvrages en fera connaître l'emplacement, la destination, les formes et les dimensions, ainsi que la nature des matériaux employés dans leurs diverses parties.

Une expédition des procès-verbaux de bornage, des plans cadastraux et de l'état descriptif des ouvrages d'art, revêtue des signatures des ingénieurs de l'Etat et de celles d'un ou de plusieurs administrateurs de la compagnie, ayant qualité pour valider l'opération, devra être déposée aux archives du ministère.

Vous voudrez bien, Monsieur, faire part des dispositions qui précèdent à la compagnie concessionnaire d...., chemin d...., confié à votre surveillance, et vous concerter avec elle pour que le travail du bornage commence sans retard et se poursuive ensuite sans interruption. Les cahiers des charges portent que

l'on n'y procédera qu'après l'achèvement complet des travaux de construction; mais l'on doit admettre que toute section de chemin de fer, terminée et livrée à l'exploitation, se trouve dans ce cas, et il ne faut pas attendre, pour la borner, que la ligne totale ou le réseau concédés soient achevés.

Bornage des zones de servitude dans les places de guerre. — Le bornage des zones de servitude dans les places de guerre est soumis aux règles fixées par le décret du 10 août 1853. *Voir zones de servitude.*

Bornage des forêts de l'Etat. — Le bornage des forêts de l'Etat est soumis aux règles fixées par les art. 8 à 14 du Code forestier et par les art. 57 et suivants de l'ordonnance du 4 août 1827.

Le bornage d'une forêt est annoncé deux mois à l'avance par un arrêté préfectoral, publié et affiché dans les communes voisines et signifié au domicile des propriétaires ou de leurs fermiers.

Le délai expiré, les agents de l'administration forestière procèdent à la délimitation en présence ou en l'absence des propriétaires riverains.

BORNES KILOMÉTRIQUES.

Les bornes kilométriques ont remplacé les anciennes bornes milliaires plantées le long des grandes routes de mille en mille toises. Ces anciennes bornes étaient numérotées à partir du parvis Notre-Dame de Paris, pris pour centre de la capitale; il existait d'une borne à l'autre des bornes de demi, de quart et de trois quarts de mille.

Le système uniforme de bornage avait été organisé par Perronnet. Aujourd'hui, les routes sont pourvues de bornes kilométriques, très utiles pour le voyageur comme pour l'administration. L'utilité des bornes hectométriques est contestée; cependant elles rendent de grands services pour la vérification des tâches et des fournitures des cantonniers, ouvriers et fournisseurs. Lors donc qu'il est possible de les établir sans grande dépense, on fait bien de ne pas les négliger.

Circulaire du ministre des travaux publics du 21 juin 1853.

L'utilité du bornage kilométrique et hectométrique ne saurait être mis en doute. Ce bornage donne aux ingénieurs les moyens de préciser les détails du service, tels que les ordres aux conducteurs, piqueurs et cantonniers, les états d'indication pour la distribution des matériaux, les renseignements statistiques; en un mot, il permet d'obtenir une surveillance exacte de toutes les parties des chaussées et de leurs dépendances.

Le bornage doit en outre donner aux voyageurs des renseignements sur leur marche et sur les distances qu'ils parcourent entre les villes traversées par les routes. C'est surtout pour parvenir à ce dernier résultat que le besoin d'uniformité se fait le plus vivement sentir.

L'adoption d'un système uniforme mettra d'ailleurs un terme aux changements que chaque ingénieur prenant possession d'un service se croit le droit de faire subir au système exécuté par son prédécesseur. Cependant, quelque désirable que soit l'uniformité dont il s'agit, il doit être expressément entendu que les instructions qui vont suivre seront appliquées là seulement où il y aura de nouvelles bornes à établir, et que partout où le bornage est complètement fait, il doit être maintenu tel qu'il est.

Sous cette réserve expresse, monsieur le préfet, et après mûr examen de la question, j'ai décidé, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, qu'il y a lieu d'adopter, pour le bornage des routes impériales et départementales les conclusions suivantes :

Emplacement des bornes. 1° Les bornes kilométriques et hectométriques seront placées sur la gauche de la route.

2° Sur les routes d'une largeur de 10 mètres et au-dessus, chaque borne sera posée sur la crête extérieure de l'accotement ou du trottoir, ou enfin sur la banquette de sûreté des portions de route en fort remblai.

Sur les routes d'une largeur inférieure à 10 mètres, les bornes seront posées sur la crête extérieure du contre-fossé pour les parties de route en plaine; dans le talus de la tranchée pour les portions de route en déblai; enfin sur la banquette de sûreté pour les parties en fort remblai.

Forme des bornes kilométriques et hectométriques. La forme et les dimensions des bornes kilométriques et hectométriques seront celles indiquées et cotées sur les spécimens des figures 1 et 5 du dessin joint à la présente circulaire.

Numérotage des bornes. 3° Le numérotage kilométrique d'une route sera fait par département traversé et à partir de la borne départementale, limite supérieure, sans tenir compte des emprunts qu'elle peut faire à d'autres routes ou parties de route.

Pour avoir la longueur totale de la route dans le département, on fera inscrire sur le compartiment droit de la borne départementale, limite inférieure, le numéro de la dernière borne kilométrique suivi de la fraction

métrique exprimant la distance entre ces deux bornes.

Inscriptions. 4° Pour les routes impériales ayant leur origine (*au Parvis Notre-Dame*) à Paris, on admettra les inscriptions telles qu'elles sont figurées et cotées au spécimen (fig. 2) du dessin.

5° Pour les routes ayant leur origine dans une ville ou une commune importante, et ne traversant qu'un seul département, on adoptera le spécimen (fig. 3).

6° Enfin pour les routes ayant leur origine hors du département, ou bien s'embranchant dans le département sur une route en rase campagne, on adoptera le spécimen (fig. 4).

Bornes hectométriques. 7° Pour les bornes hectométriques le spécimen unique sera celui donné par la figure 5.

Matériaux à employer dans la confection des bornes. 8° Les bornes kilométriques ou hectométriques seront, autant que possible, exécutées en pierre très dure du pays. Cependant, en l'absence de pierre dure, on pourra employer le bois (*chêne, charme ou hêtre*) injecté de sulfate de cuivre.

Dans l'un ou l'autre cas, la partie hors terre des bornes sera peinte à l'huile sur trois couches et en couleur blanche; les lettres des inscriptions seront ensuite réchampies en couleur noire.

Inscriptions pouvant varier dans les premiers temps. 9° Les inscriptions pouvant varier, telles que :

1° La distance des bornes à Paris (*Parvis Notre-Dame*), face principale; spécimen figure 2;

2° Les distances aux villes voisines sur les faces latérales;

3° Enfin les cotes de niveau du socle au-dessus de la mer. Ces diverses cotes seront provisoirement peintes en noir; elles ne seront incrustées dans la pierre ou le bois que lorsque les ingénieurs auront acquis la certitude qu'elles ne pourront plus varier.

Nota. — Il nous a paru peu utile de reproduire ici les modèles annexés à la précédente circulaire. On les trouvera dans notre *Traité des routes;* voici seulement les dimensions des bornes.

1° Les bornes kilométriques ont un socle rectangulaire de $0^m 39$ sur $0^m 27$ de section horizontale, s'élevant à $0^m 10$ au-dessus du sol; au-dessus, l'épaisseur est de $0^m 25$, et la face de la borne regardant la route a $0^m 55$ de hauteur et $0^m 35$ de largeur, elle se termine par un demi-cercle;

2° Les bornes hectométriques ont $0^m 20$ de hauteur et $0^m 15$ sur $0^m 15$ de section; les arêtes de la base supérieure sont abattues en chanfrein sur $0^m 02$ de largeur.

La culasse enfouie dans le sol est grossièrement équarrie; il faut compter $0^m 60$ de culasse pour une borne kilométrique et $0^m 30$ pour une borne hectométrique.

Bornes particulières le long des routes. — D'après l'arrêté général sur les permissions de grande voirie, il est interdit d'établir, de réparer ou de remplacer les bornes en saillie sur les alignements ou posées sur le sol de la voie publique.

Sur les routes plantées il sera posé, devant les arbres de chaque côté du passage, des bornes en pierre dure ou en bois ou des butte-roues en fonte.

BOUCHOT.

En langage de pêche, un bouchot est un parc en clayonnage destiné à arrêter le poisson.

BOUÉES.

Les bouées sont des flotteurs destinés à marquer l'emplacement du mouillage d'une ancre, à indiquer des obstacles sous-marins naturels ou artificiels, des hauts fonds. Elles servent à limiter latéralement les passes et chenaux d'accès des ports et des fleuves.

Les anciennes bouées étaient des flotteurs en liège ou des tonnes en bois; on fait aujourd'hui beaucoup de bouées en tôle de forme conique.

Les bouées que le navigateur venant du large doit laisser à tribord, c'est-à-dire à sa droite, sont peintes en rouge avec couronne blanche au-dessous du sommet; celles qu'il doit laisser à babord, c'est-à-dire à sa gauche, sont peintes en noir; celles qu'il est indifférent de laisser à gauche ou à droite sont peintes de bandes alternativement rouges et noires. Chaque bouée porte, avec un numéro d'ordre, le nom de l'écueil ou du banc qu'elle signale.

D'après l'ordonnance d'août 1681, « les maîtres et patrons de navires qui voudront se tenir sur leurs ancres dans les ports seront obligés d'y attacher hoirin, bouée ou gaviteau pour les marquer, à peine de 50 livres d'amende et de réparer tout le dommage qui en arrivera. »

Les navires sur rades ne sont tenus de placer une bouée sur leurs ancres que lorsque le mauvais temps les force à abandonner ces ancres et à couper les câbles. Encore, peuvent-ils s'en dispenser en cas d'urgence.

BOURSE DE COMMERCE.

Code de commerce. — Art. 71. — La bourse de commerce est la réunion qui a lieu, sous

l'autorité de l'empereur, des commerçants, capitaines, agents de change et courtiers.

Art. 72. — Le résultat des négociations et des transactions qui s'opèrent dans la bourse détermine le cours du change, des marchandises, des assurances, du fret ou nolis, du prix des transports par terre ou par eau, des effets publics et autres dont le cours est susceptible d'être coté.

Art. 73. — Ces divers cours sont constatés par les agents de change et courtiers, dans la forme prescrite par les règlements de police généraux ou particuliers.

Divers lois, décrets et règlements ont organisé la police et le fonctionnement de bourses de commerce, qui sont autorisées par le gouvernement dans les villes où il juge convenable d'en établir. Les bourses de commerce sont ouvertes à tous les citoyens, et même aux étrangers.

Il est défendu de s'assembler ailleurs qu'à la bourse, et à d'autres heures que celles fixées par le règlement de police, pour proposer et faire des négociations, à peine de destitution des agents de change ou courtiers qui auraient contrevenu; et, pour les autres individus, sous les peines portées par la loi contre ceux qui s'immisceront dans les négociations sans titre légal.

BREVET.

Brevet (diminutif de *bref*) désignait autrefois l'acte non scellé qu'expédiait un secrétaire d'Etat et par lequel le roi accordait une pension, un titre, une grâce.

Le mot brevet s'entend aujourd'hui d'un titre ou diplôme délivré par le gouvernement, tel qu'un brevet d'officier, un brevet de décoration; le mot brevet s'applique aussi à l'autorisation donnée par le gouvernement d'exercer certaines professions : on dit un brevet d'imprimeur, de libraire.

Un brevet de capacité est un diplôme constatant que le porteur a satisfait à tels ou tels examens et peut remplir telle ou telle profession.

Brevets d'invention. — « Les droits de la propriété intellectuelle ne sont pas encore nettement établis. Les meilleurs esprits, dit M. Joseph Garnier, se partagent sur la nature de la propriété créée et des services rendus à la Société par les inventeurs et par les auteurs d'ouvrages littéraires, sur la question de savoir si ces services donnent droit à une propriété proprement dite et perpétuelle, ou doivent être temporairement récompensés, soit par de simples encouragements directs, soit par des privilèges d'exploitation exclusive. »

Quoi qu'il en soit, dans la plupart des pays civilisés, le droit d'exploiter une invention pendant un certain laps de temps est accordé à l'inventeur et considéré comme une légitime récompense de ses travaux et de ses services; mais, il sera toujours difficile d'accorder à l'inventeur le droit absolu et indéfini de l'exploitation, parce qu'en général le champ d'une invention est difficile à déterminer et que le *bornage* de ce genre de propriété est souvent même presque impossible.

En Angleterre et aux Etats-Unis, la durée des brevets d'invention est de 14 ans, de 15 ans en Autriche, Bavière, France, Hollande, Portugal, Italie; de 20 ans en Belgique; de 10 ans en Espagne, en Prusse et en Russie. Il n'y a pas de brevets en Suisse.

L'établissement des brevets d'invention (en anglais *patents*) remonte à 1623 pour l'Angleterre, à 1791 pour la France.

La loi qui nous régit actuellement est celle du 5 *juillet* 1844 que depuis longtemps on se propose de réviser.

Art. 2. — Seront considérées comme inventions ou découvertes nouvelles : l'invention de nouveaux produits industriels; l'invention de nouveaux moyens ou l'application nouvelle des moyens connus, pour l'obtention d'un résultat ou d'un produit industriel.

Art. 3. — Ne sont pas susceptibles d'être brevetés : 1° les compositions pharmaceutiques, soumises à des lois spéciales; 2° les plans ou combinaisons de crédit ou de finances.

Art. 4. — La durée des brevets sera de 5, 10 ou 15 années. Chaque brevet donne lieu au payement d'une taxe calculée à raison de 100 francs par année. Cette taxe est payée par annuité de 100 francs, sous peine de déchéance, si le breveté laisse écouler un terme sans l'acquitter.

Art. 5. — Quiconque voudra prendre un brevet d'invention devra déposer, sous cachet, au secrétariat de la préfecture : 1° sa demande au ministre de l'agriculture et du commerce; 2° une description de la découverte, invention ou application faisant l'objet du brevet demandé; 3° les dessins ou échantillons qui seraient nécessaires pour l'intelligence de la description, et 4° un bordereau des pièces déposées.

Art. 7. — Un reçu du premier terme de 100 francs doit être en même temps déposé.

Art. 11. — Les brevets, dont la demande aura été régulièrement formée, seront délivrés, sans examen préalable, aux risques et périls des demandeurs, et sans garantie, soit de la réalité, de la nouveauté ou du mérite de l'invention, soit de la fidélité ou de l'exactitude de la description. Un arrêté du ministre, constatant la régularité de la demande, sera délivré au demandeur et constituera le brevet d'invention.

Art. 20. — Tout breveté pourra céder la totalité ou partie de son brevet. La cession se fait par acte notarié, après payement de la taxe entière, et il est tenu au ministère un registre des mutations.

Art. 40. — Toute atteinte portée aux droits du breveté, soit par la fabrication des produits, soit par l'emploi de moyens faisant l'objet de son brevet, constitue le délit de contrefaçon. Ce délit sera puni d'une amende de 100 à 2000 francs.

Art. 45. — L'action correctionnelle ne peut être exercée par le ministère public que sur la plainte de la partie lésée.

Art. 49. — Les objets contrefaits sont confisqués et remis au propriétaire du brevet, sans préjudice de plus amples dommages-intérets, s'il y a lieu.

BUDGET.

Le mot budget, emprunté de l'anglais, a cependant son origine dans un vieux mot français, *boujet* ou *bougette,* qui désignait le sac ou la sacoche en cuir dans laquelle les marchands, voyageant à cheval, transportaient leur argent.

Le budget est le nom de l'état annuel des dépenses et des recettes publiques. On distingue le budget de l'Etat, celui des départements, celui des communes et celui des établissements publics.

Une compagnie, un particulier même établissent une sorte de budget lorsqu'ils dressent un état de prévision de leurs recettes et de leurs dépenses.

1° Budget de l'État. — Le budget de l'Etat est établi chaque année par la *loi de finances* qui règle les dépenses et assure les recettes destinées à les couvrir.

L'ancienne monarchie, quoique absolue, avait senti la nécessité d'un budget; mais les états qui le composaient n'ont été régulièrement dressés que sous Colbert.

Ce n'est guère que depuis 1814 que la régularité s'est introduite dans nos budgets.

Le budget est établi par ministère; dans chaque ministère on fait des sections comprenant les dépenses analogues et chaque section comprend plusieurs chapitres comprenant les dépenses de même nature. Les chapitres se divisent eux-mêmes en articles.

Exemple : le ministère des travaux publics embrasse dans une première section le service ordinaire; le chapitre 12 de cette section, budget de 1878, comprend les travaux ordinaires des routes et ponts. Ce chapitre est divisé en articles dont chacun correspond à une route ou à un pont déterminés.

Les représentants de la nation sont seuls aptes à voter les ressources et les dépenses; mais, tout en reconnaissant leur droit, on peut en faire une application plus ou moins libérale.

Ainsi, depuis 1789, les dépenses ont été votées tantôt par ministère, tantôt par section, tantôt par chapitre. On a même voulu tenter l'essai du vote par articles; ce vote compliquerait outre mesure le travail des Chambres et sortirait de leur compétence; la répartition par articles doit être réservée au gouvernement.

Mais il n'en est point de même pour les chapitres; le vote des chapitres fait l'objet du contrôle des Chambres, sans imposer d'entraves au fonctionnement de l'administration.

La distinction en budget ordinaire et budget extraordinaire est aujourd'hui supprimée.

Loi du 16 *septembre* 1871. (Extrait.)

Art. 30. — Le budget est voté par chapitre. Aucun virement de crédits ne peut avoir lieu d'un chapitre à un autre.

Art. 31. — Les suppléments de crédit nécessaires pour subvenir à l'insuffisance dûment justifiée des fonds affectés à un service porté au budget, ne pourront être accordés que par une loi, sauf le cas de prorogation de l'Assemblée nationale.

La même disposition est applicable aux crédits extraordinaires. Ces derniers ne peuvent être demandés que pour des services qui ne pouvaient pas être prévus et réglés par le budget.

Art. 32. — Dans le cas de prorogation de l'Assemblée nationale, les crédits supplémentaires et extraordinaires ne pourront être ouverts que par des décrets rendus en conseil d'Etat, après avoir été délibérés et approuvés en conseil des ministres.

Ces décrets devront être soumis à l'Assemblée nationale dans la première quinzaine de la plus prochaine réunion.

Depuis, on a reconnu la nécessité de fixer par une loi la nature des dépenses qui pourraient donner lieu à l'ouverture de crédits extraordinaires pendant la prorogation des Chambres.

Composition du budget de 1878. — En 1878, la loi de finances a été décomposée en deux autres lois : loi du 28 mars 1878, portant fixation du budget des recettes, loi du 30 mars, portant fixation du budget des dépenses.

A la loi des recettes sont annexés deux tableaux : le premier énumère les droits, produits et revenus au profit de l'Etat, dont la perception est autorisée pour 1878, conformément aux lois existantes; le second, intitulé : budget général des voies et moyens de l'exercice 1878, est un détail estimatif des recettes prévues.

La loi des dépenses ouvre les crédits suivants:

A la dette publique et aux dotations.	1.221.700.729 fr.
Aux services généraux des ministères......................	1.301.281.688
Frais de régie, de perception et d'exploitation des impôts et revenus.	241.032.678
Remboursements et restitutions, non-valeurs et primes.........	17.020.000
Total général du budget de l'Etat.	2.781.035.095 fr.

Budget du ministère des travaux publics, pour 1878. — Ce budget est fixé comme suit :

1re Section : Service ordinaire.....	78.609.079 fr.
2e Section : Travaux extraordinaires.	86.499.325
2e Section *bis* : Dépenses sur ressources extraordinaires..........	69.523.182
Total..............	234.631.586 fr.

Ce budget comprend 65 chapitres, dont 33 pour le service ordinaire, 28 pour la 2e section et 4 pour la 2e section *bis*.

Les chiffres précédents ne comprennent pas les dépenses sur ressources spéciales, dépenses couvertes par des recettes correspondantes. Tels sont, pour le budget des travaux publics, les frais de contrôle et de surveillance des chemins de fer et ceux des sociétés et établissements divers ; ces frais, dont le total s'élève à 2,522,600 francs, sont remboursés par les compagnies.

2° **Budget des départements.** — Le budget des départements est établi et réglé conformément au titre V de la loi du 10 août 1871. — Voir *Départements*.

Le projet de budget est préparé et présenté par le préfet, qui est tenu de le communiquer à la commission départementale, avec les pièces à l'appui, dix jours au moins avant l'ouverture de la session d'août.

Le budget, délibéré par le conseil général, est définitivement réglé par décret. Il se divise en budget ordinaire et budget extraordinaire.

Si un conseil général omet d'inscrire au budget un crédit suffisant pour l'acquittement des dettes exigibles ou des dépenses obligatoires qui sont : 1° le loyer, le mobilier et l'entretien des hôtels de préfecture et de sous-préfecture, du local nécessaire à la réunion du conseil départemental d'instruction publique et du bureau de l'inspecteur d'académie ; 2° le casernement ordinaire des brigades de gendarmerie ; 3° le loyer, l'entretien, le mobilier et les menues dépenses des cours d'assises, tribunaux civils, tribunaux de commerce, les menues dépenses des justices de paix ; 4° les frais de publication et d'impression des listes pour les élections consulaires, des cadres pour la formation des listes électorales et des listes du jury, il y est pourvu au moyen d'une contribution spéciale portant sur les quatre contributions directes et établies par un décret, si elle ne dépasse pas le maximum fixé par la loi de finances, ou par une loi si elle dépasse ce maximum.

Aucune autre dépense ne peut être inscrite d'office dans le budget ordinaire, et les allocations qui y sont portées par le conseil général ne peuvent être ni changées, ni modifiées par le décret qui règle le budget.

Les conseils généraux peuvent porter au budget un crédit pour dépenses imprévues.

Budget de report. — L'art. 63 de la loi du 10 août 1871 dispose que les fonds départementaux qui n'ont pu recevoir leur emploi dans le cours de l'exercice seront reportés, après la clôture dudit exercice, sur l'exercice suivant en cours d'exécution.

Ainsi le budget de report comprend les sommes qu'il convient de réserver pour les dépenses mandatées et non payées, pour celles faites et non mandatées, et pour les dépenses à continuer et qui, quoique votées, n'ont pu être effectuées.

« Il faut bien observer que la loi, en prescrivant que les fonds non employés seront, après clôture, reportés à l'exercice en cours, *avec l'affectation qu'ils avaient au budget voté par le conseil général*, a limité le rôle et l'action du report. Il ne peut ouvrir et n'ouvre pas de crédits nouveaux, mais simplement fait revivre les crédits ou portions de crédits du budget appartenant à l'exercice qui vient de finir. Il ne peut donc pas y être introduit des allocations ayant pour objet de couvrir des excédants de dépense de ce même exercice. Cette interdiction ne résulte pas seulement de l'art. 63, mais elle est la conséquence obligée de l'esprit de la loi entière : car, si elle a décidé (art. 61) que les votes des conseils généraux, pour l'emploi des ressources départementales, ne pouvaient être modifiés par l'autorité qui règle définitivement les budgets, il est évident que l'on contreviendrait à cette prescription légale si l'on comprenait, au report, des dépenses faites en excédant des crédits du budget de l'exercice clos ; ce serait, par le fait, une modification sans l'assentiment préalable du conseil général. Pour couvrir une première irrégularité, on tiendrait à en faire consacrer une seconde. »

Budget rectificatif. — Le budget rectificatif diffère du budget de report en ce sens que les sommes qu'il comprend n'ont pas une destination déterminée par un vote du conseil général.

Le budget rectificatif comprend les fonds demeurés sans destination sur l'exercice clos, soit parce que les dépenses pour lesquelles ils avaient été primitivement alloués se trouvent terminées et soldées, soit parce que, d'après l'avis du conseil général, il y a lieu d'en ajourner indéfiniment l'exécution ou d'y renoncer, soit enfin parce que les fonds ont été mis en réserve, comme excédant les besoins, ou pour toute autre cause.

Nous n'avons pas à insister ici sur ces budgets départementaux ; voyez *Comptabilité départementale*.

3° **Budget des communes.** — Le budget communal est divisé pour les recettes et les dépenses en deux parties : budget ordinaire, budget extraordinaire.

Le budget primitif est établi par articles, conformément à un tableau réglementaire arrêté par le ministre de l'intérieur.

Les modifications et additions au budget primitif, reconnues nécessaires au cours de l'exercice, sont inscrites au budget supplémentaire, qui prend le nom de chapitres additionnels.

Le budget, proposé par le maire, est voté par le conseil municipal et approuvé définitivement par le préfet. Le budget des villes et établissements publics ayant plus de 5 millions de revenu est approuvé par décret.

Voyez *Communes, Comptabilité communale.*

BULLETIN.

Diminutif de bulle qui à l'origine désignait un sceau auquel était appendue une boule de plomb et qui plus tard servit à désigner des lettres patentes du pape ou de l'empereur, le mot bulletin désigne un petit morceau de papier sur lequel on consigne un vote, une note sommaire.

Le bulletin politique, le bulletin d'une bataille donnent en quelques mots les nouvelles du jour, le résultat de la bataille.

Bulletins des ministères et préfectures. — Quelques ministères, quelques administrations font paraître sous le nom de bulletins des recueils périodiques contenant les lois, règlements, actes administratifs rentrant dans leurs attributions.

Dans chaque département, la préfecture envoie aux maires et fonctionnaires un bulletin ou *Recueil des actes administratifs* dans lequel sont insérées toutes les décisions préfectorales et communications de l'autorité supérieure qu'il est utile de porter à la connaissance des administrateurs et fonctionnaires locaux.

Bulletin des lois. — Le Bulletin des lois est le recueil officiel et authentique des actes de la législation, imprimé par l'imprimerie nationale sous la direction du garde des sceaux, et adressé à tous les fonctionnaires et agents chargés de l'application de la loi. Il contient les lois, décrets, règlements d'administration publique.

Le Bulletin des lois a été créé par décret du 14 frimaire an II.

La promulgation ne se fait plus au Bulletin; depuis le décret du 5 novembre 1870, elle se fait par le *Journal officiel.*

L'abonnement au Bulletin des lois, qui coûte 9 fr. par an, n'est plus obligatoire pour les communes. Le Bulletin est divisé en deux sections : la première renfermant les lois et décrets d'intérêt général, la seconde renfermant les décrets d'intérêt local et individuel.

Les fonctionnaires qui reçoivent le Bulletin des lois doivent le conserver et le classer méthodiquement pour le transmettre à leurs successeurs.

Bulletin des communes. — Depuis 1852, les communes au-dessous du chef-lieu de canton ne sont plus obligées de s'abonner au Bulletin des lois. Ce bulletin fut remplacé sous l'empire par le Moniteur des communes, rédigé par le ministère de l'intérieur. Le Moniteur a été depuis remplacé lui-même par le Bulletin des communes, qui coûte 4 fr. par an et qui est affiché à la porte de la mairie; il contient les lois et décrets, tantôt *in extenso,* tantôt par extrait.

BUREAUX DES FINANCES.

Les *trésoriers de France* étaient, sous l'ancienne monarchie, chargés de l'administration du domaine royal, seule source des revenus de l'Etat. Les revenus devinrent bientôt insuffisants et il fallut recourir à des impositions temporaires, puis permanentes, dont l'administration fut confiée aux *généraux des finances.*

Sous Charles VII il y avait quatre trésoriers et quatre généraux faisant des chevauchées annuelles; peu à peu, les charges furent modifiées et des trésoriers généraux, administrant à la fois le domaine royal et les impôts publics, furent créés dans toutes les généralités.

Sous Henri III on institua dans toutes les généralités un *bureau des finances* composé d'abord de cinq trésoriers généraux; par mesure fiscale, le nombre en fut sans cesse augmenté et s'éleva jusqu'à 30 en 1775.

Un édit d'août 1621 enleva au grand voyer et donna aux bureaux des finances l'intendance et la direction des ponts et chaussées; un édit de 1627 leur attribua le contentieux du domaine royal et la juridiction de la voirie.

L'appel des décisions rendues par les bureaux des finances se portait soit au parlement, soit au conseil.

Peu à peu, une partie des attributions des bureaux des finances était passée aux mains des intendants; ces deux autorités furent chargées conjointement, par arrêt du conseil du 26 mai 1705, de procéder à la rectification, à l'élargissement et à la plantation des routes. Les intendants furent même seuls chargés de l'exécution des arrêts des 3 mai 1720 et 17 juin 1721, fixant la largeur des chemins publics.

Le bureau des finances de la généralité de Paris embrassait vingt-deux élections ayant pour chefs-lieux : Paris, Beauvais, Compiègne, Senlis, Joigny, Nogent-sur-Seine, Saint-Florentin, Sens, Tonnerre, Pontoise, Vezelay, Coulommiers, Meaux, Montereau, Provins, Rosoy, Etampes, Melun, Nemours, Dreux, Mantes, Montfort-l'Amaury.

La loi du 22 juillet 1791 sur l'organisation d'une police municipale a confirmé les règlements qui subsistent touchant la voirie, ainsi que ceux actuellement existants à l'égard de la construction des bâtiments et relatifs à leur solidité et sûreté, sans que, de la présente disposition, il puisse résulter la conservation des attributions ci-devant faites sur cet objet à des tribunaux particuliers.

D'après cela, les règlements émanés du roi et de son conseil sont demeurés applicables à toute la France; mais ceux qui étaient émanés des intendants et des bureaux des finances ne sont demeurés applicables qu'aux pays compris dans la généralité correspondante.

Ainsi, une ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris n'est exécutoire qu'à l'intérieur du périmètre de cette généralité et ne peut le dépasser.

Telle est la jurisprudence constante du conseil d'État.

BUREAU DE L'HOTEL DE VILLE DE PARIS.

Ce bureau était un tribunal composé du prévôt des marchands et de quatre échevins, d'un procureur du roi et de la ville, d'un avocat du roi et de la ville, d'un substitut, de greffiers et d'huissiers.

Il avait dans ses attributions les principaux objets de la voirie dans la ville et les faubourgs de Paris, tels que les ponts, quais, ports et abreuvoirs, portes, fontaines et autres ouvrages que la ville était chargée d'établir et d'entretenir avec les deniers d'octroi.

Il statuait sur les contestations relatives au payement des rentes de la ville.

Sa compétence s'étendait également sur le service de l'*approvisionnement de Paris*.

BUREAUX DES INGÉNIEURS.

Instruction du 28 juillet 1852 sur la tenue des bureaux des ingénieurs.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, l'administration a jusqu'ici laissé à MM. les ingénieurs le soin de régler les détails de l'organisation intérieure de leurs bureaux; à l'exception de quelques prescriptions relatives à la tenue des inventaires, elle s'est bornée à donner des instructions spéciales pour quelques services particuliers, et à recueillir avec intérêt, pour les autres services, les renseignements produits dans les comptes de tournée d'inspection. Le mode d'enregistrement des affaires, les moyens employés pour en suivre la marche et en presser l'expédition, les dispositions admises pour conserver la trace de tous les résultats obtenus, soit dans l'exécution des travaux, soit dans l'examen des questions administratives, et pour en assurer la tradition, etc., ont donc été réglés par chaque ingénieur en chef isolément. Je sais que, dans un grand nombre de services, on est arrivé à de bons résultats. Mais, placés à des points de vue différents, préoccupés surtout des besoins spéciaux du service qui leur était confié, MM. les ingénieurs ont suivi des méthodes diverses, et les moyens d'ordre adopté varient pour chaque département.

Le moment est venu de régulariser cette organisation et d'y introduire l'uniformité déjà établie dans les principales parties du service des ponts et chaussées. Il importe qu'en changeant de résidence, un ingénieur ne soit pas obligé de perdre un temps précieux pour se mettre au courant des formes en usage dans le service qu'il vient diriger. L'application de règles uniformes donnera aux ingénieurs les moyens de reconnaître immédiatement la situation des affaires, et de leur imprimer la direction qu'elles doivent suivre; elle rendra plus facile la tâche de l'inspecteur divisionnaire, dont les investigations doivent devenir chaque jour plus complètes; elle permettra enfin à l'administration de se rendre un compte plus exact de la marche des différents services, et de recuillir les renseignements qui lui sont utiles dans la forme la plus convenable et la plus simple.

J'ai fait examiner les méthodes suivies dans les diverses branches du service des ponts et chaussées, et, sur le compte qui m'a été rendu de cet examen, j'ai arrêté les dispositions faisant l'objet de l'instruction réglementaire que j'ai l'honneur de vous adresser. Les formules qui accompagnent cette instruction sont assez simples pour être facilement comprises; les exemples et les notes rapportés sur quelques-unes suffiront d'ailleurs pour lever les doutes auxquels elles pourraient donner lieu dans l'application. J'y ajouterai, toutefois, quelques observations.

Registres d'ordre. — Les registres d'ordre doivent être tenus très exactement et recevoir *chaque jour* l'inscription des affaires arrivées. Il faut, à cet effet, que MM. les ingénieurs s'imposent la règle de remettre immédiatement à l'employé chargé de ce travail, toutes les pièces dont ils sont saisis, quelle que soit la suite qu'ils se proposent de donner aux affaires. Toute négligence à cet égard, en troublant l'ordre des inscriptions, pourrait occasionner des omissions, et rendrait, dans tous les cas, les recherches ultérieures plus difficiles.

Répertoire. — La classification à établir sur les répertoires ne saurait être soumise à des règles absolues. L'instruction réglementaire ne fournit à ce sujet que des indications générales, et il faut que, dans chaque bureau,

MM. les ingénieurs adoptent la classification la plus convenable suivant les exigences particulières de leur service. Le résultat à obtenir, c'est qu'elle soit simple, facile à saisir et telle que les recherches puissent être faites avec promptitude par toutes les personnes attachées à l'administration.

Registre matricule des ingénieurs, conducteurs, etc. — Je recommande à MM. les ingénieurs d'apporter le plus grand soin dans la tenue du registre matricule. Il est essentiel que les dates et toutes les inscriptions y soient d'une rigoureuse exactitude. Ce sont les états de service des ingénieurs et des agents de l'administration, et tous attacheront un grand intérêt à ce que, dans chacune de leurs résidences successives, la trace de leurs services soit conservée sur un registre officiel.

Par suite de l'établissement du registre matricule, les ingénieurs ordinaires n'auront plus à transmettre à l'ingénieur en chef, pour la rédaction du compte de tournée, que le détail succinct des services de l'année et les notes et propositions relatives à chaque agent.

Registre des tournées des ingénieurs. — Les instructions imposent à l'ingénieur en chef et à l'ingénieur ordinaire l'obligation de visiter, chaque année, le premier au moins une fois, et le second au moins quatre fois, toutes les routes, rivières, etc., soumises à leur surveillance. Aucun ingénieur, sans doute, ne se soustrait à cette obligation, et il n'en est pas un seul qui ne visite bien plus souvent certaines parties de sa circonscription; mais il importe, pour la régularité du service, que ces tournées soient constatées, et que le compte rendu en soit mis chaque année sous les yeux de l'inspecteur de la division. Les observations consignées sur le registre des tournées auront d'ailleurs une grande utilité : elles fixeront les souvenirs de l'ingénieur qui les aura faites et lui rappelleront les dispositions qu'il doit prendre; de plus, elles éveilleront l'attention des successeurs et leur permettront de profiter de l'expérience de leurs devanciers.

Registre des notes sur le personnel. — Il est d'un grand intérêt que les notes données successivement aux ingénieurs et aux agents sous leurs ordres, soient conservées et réunies sur un registre spécial, dans un article consacré à chacun. Les notes des années précédentes ne sauraient être sans influence sur le jugement du chef de service; il faut donc que celui qui les a données, de même que le chef nouveau qui n'a pas encore eu le temps de se former une opinion personnelle, puisse les consulter à chaque instant, sans être obligé d'aller les chercher péniblement dans des documents épars.

Les notes dont il s'agit sont de leur nature confidentielles; elles doivent être tenues secrètes. J'attache une grande importance à ce que cette règle soit observée : il ne faut pas que la crainte d'une indiscrétion puisse empêcher le chef de service d'exprimer, ainsi que son devoir l'y oblige, sa pensée tout entière sur chacun de ses subordonnés.

Registre des ordres de service aux entrepreneurs. — L'administration a plusieurs fois recommandé d'inscrire sur un registre spécial les ordres de service donnés aux entrepreneurs. L'instruction réglementaire rend la tenue de ce registre obligatoire, et détermine les formalités à remplir tant pour l'inscription régulière des ordres que pour leur notification aux entrepreneurs.

Registre des nivellements. — Des opérations nombreuses sont exécutées chaque année par les agents de l'administration des ponts et chaussées sur tous les points de la France; il y a lieu de penser que, si les résultats de ces observations sont conservés et coordonnés, le relief de toutes les parties du territoire sera bientôt parfaitement connu, et l'étude de toutes les voies nouvelles de communication notablement simplifiée. Un registre de nivellement, tenu avec soin, dans les bureaux des ingénieurs, donnera pour les travaux de l'Etat, des départements et des communes, les plus utiles renseignements.

Il est essentiel que MM. les ingénieurs emploient tous les moyens à leur disposition pour s'assurer de l'exactitude des résultats à inscrire sur ce registre; ces résultats devront d'ailleurs être rattachés à des points invariables choisis avec soin, ou à des repères en métal scellés sur les monuments publics et sur les constructions particulières. Il conviendra que, dans ce dernier cas, la cote des hauteurs par rapport au niveau de la mer, et, s'il y a lieu, au plan de comparaison de la localité, soit gravée sur le métal ou indiquée par des lettres en relief.

Lorsqu'il y aura dans le bureau un plan à échelle assez grande, ou lorsque l'on pourra se procurer à peu de frais un calque du plan au dix-millième du cadastre, les cotes de nivellement dont l'exactitude aura été constatée y seront successivement inscrites. Ces plans seront collés sur toile, et toutes précautions seront prises pour en assurer la conservation.

Atlas des dessins d'exécution. — La nécessité de reproduire par des dessins les détails d'exécution des ouvrages d'art est depuis longtemps reconnue : au point de vue du contrôle que l'administration doit exercer, l'examen de ces dessins permet de s'assurer si les prescriptions des projets approuvés ont été exactement suivies; d'un autre côté, si,

plus tard, les ouvrages exigent des réparations, ou s'il est nécessaire d'y apporter des changements, ces dessins donnent sur le mode de construction tous les renseignements propres à faciliter l'adoption des dispositions les plus convenables.

Les détails importants des ouvrages et surtout les détails des parties qui doivent rester cachées, ou qu'il serait difficile de relever exactement plus tard, seront rapportés sur l'atlas.

Je recommande à MM. les ingénieurs de faire exécuter ces dessins avec tout le soin nécessaire pour en assurer l'exactitude complète, mais de n'y mettre aucun luxe inutile et de n'y faire consacrer que le temps indispensable.

MM. les inspecteurs divisionnaires, en apposant leur visa sur l'atlas, désigneront, s'il y a lieu, les dessins dont la copie devra être envoyée au ministère, et fourniront ainsi les éléments d'une collection précieuse, qui pourra être ultérieurement publiée.

Feuilles de rappel. — Plusieurs ingénieurs en chef adressent, à des époques périodiques, aux ingénieurs ordinaires, des feuilles de rappel de toutes les affaires dont l'instruction se prolonge au delà de certains détails déterminés. Il convient que cet usage soit généralisé ; c'est pour le chef et les subordonnés un moyen de constater la situation de leur service, et de faire cesser les négligences qui peuvent se produire.

Les délais à déterminer pour chaque espèce d'affaires seront fixés par les ingénieurs en chef, et modifiés, s'il y a lieu, conformément aux prescriptions des inspecteurs divisionnaires.

Archives et inventaires. — L'instruction prescrit diverses dispositions pour l'arrangement des archives et la tenue des inventaires. Ces prescriptions devront être mises à exécution dans un délai aussi court que le permettront les exigences du service.

Toutefois, je sais que, dans un assez grand nombre de bureaux, les archives, de même que les inventaires, sont tenus, dès à présent, avec régularité, et je reconnais qu'il y aurait des inconvénients à changer pour ces bureaux l'ordre établi, afin d'y substituer des formes nouvelles. C'est à MM. les inspecteurs divisionnaires qu'il appartiendra de décider, pour chaque service, si les choses peuvent rester provisoirement dans l'état où elles sont aujourd'hui, ou s'il convient de se conformer aux dispositions réglementaires, et dans quel délai le travail nécessaire à cet effet devra être terminé.

Dans tous les cas, les dispositions relatives au timbre et aux mouvements des objets appartenant à l'Etat devront être mises à exécution dans le délai fixé par l'instruction.

Magasins. — Il n'existe qu'un petit nombre de travaux qui exigent un magasin pour la conservation des matières appartenant à l'Etat destinées à être mises ultérieurement en œuvre. Toutes les prescriptions de l'instruction peuvent y être immédiatement appliquées sans difficulté.

Remise du service en cas de remplacement. — Lorsqu'un ingénieur est remplacé, la remise de son service à l'ingénieur qui lui succède ne se fait pas toujours régulièrement. Le nouveau règlement contient à cet égard des dispositions dont l'exécution pourvoira à une véritable nécessité, en engageant à la fois la responsabilité des deux ingénieurs intéressés. Je saisis cette occasion d'inviter MM. les ingénieurs à s'efforcer toujours, lorsqu'ils vont quitter un service, de terminer toutes les affaires qu'à raison de la connaissance de certaines circonstances, ils sont seuls en mesure de traiter convenablement : cette observation s'applique surtout au règlement des comptes des entrepreneurs ; si, comme il arrive assez souvent, il est presque impossible de terminer ces comptes avant l'époque fixée pour le départ, il faut au moins que MM. les ingénieurs laissent à leur successeur tous les renseignements nécessaires, et se mettent, de plus, en mesure de produire ultérieurement les justifications qui pourront leur être demandées, tant sur les difficultés élevées par les entrepreneurs que sur les augmentations de dépense qui seraient la conséquence de leur gestion.

Visite annuelle des bureaux de l'ingénieur ordinaire par l'ingénieur en chef. — Indépendamment du contrôle incessant que les productions des ingénieurs ordinaires, l'examen des affaires et ses propres tournées le mettent à même d'exercer, l'ingénieur en chef doit veiller à ce que le service intérieur des bureaux se fasse régulièrement, et à ce que toutes les prescriptions réglementaires soient exactement observées. J'ai reconnu que, pour rendre leur action aussi efficace que l'exige l'intérêt d'une bonne administration, il est utile qu'un procès-verbal constate les résultats de la visite faite annuellement par l'ingénieur en chef dans les bureaux de l'ingénieur ordinaire.

Ces procès-verbaux formeront une partie essentielle des comptes rendus sur la tenue des bureaux et sur la comptabilité.

Frais d'impression des formules. — Toutes les formules dont les modèles sont joints à l'instruction seront imprimées par les soins de MM. les ingénieurs en chef, auxquels l'administration fera parvenir prochainement quelques exemplaires de chacune, destinés à servir de types. Les frais seront payés sur les crédits ouverts pour les dépenses diverses, sauf, toutefois, en ce qui touche les formules nos 21 et

22, qui, comme par le passé, doivent rester à la charge des ingénieurs.

Les frais de reliure des registres et d'acquisition des timbres seront payés sur les mêmes fonds. Il sera rendu compte de ces dépenses dans les formes ordinaires.

Instructions sur la tenue des bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées.

CHAPITRE Ier. — ENREGISTREMENT DES AFFAIRES.

Art. 1er. — Toutes les affaires qui sont adressées aux ingénieurs, soit hiérarchiquement, soit par des personnes étrangères à l'administration des ponts et chaussées, et celles dont les ingénieurs prennent eux-mêmes l'initiative sont inscrites, à mesure qu'elles se produisent, sur des registres d'ordre. Il n'est fait d'exception à cette règle que pour les pièces de comptabilité qui sont portées sur les livres spéciaux prescrits par le règlement du 28 septembre 1849, les envois périodiques dont la date précise est fixée par les instructions, et les pièces ou les renseignements que par leur nature ou leur peu d'importance il est suffisant de classer.

SERVICE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Art. 2. — *Registre d'ordre.* — L'ingénieur en chef fait tenir dans son bureau :

(1°) Un registre d'ordre des affaires diverses, modèle n° 1;

(2°) Un registre d'ordre des permissions de voirie et des indemnités de terrains auxquelles ces permissions peuvent donner lieu, modèle n° 2;

(3°) Un registre d'ordre des procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, modèle n° 3;

(4°) Un registre d'ordre des affaires d'usines, d'irrigations, de curages et de dessèchements, modèle n° 4.

Ce dernier registre se divise en trois parties :

La première comprend les affaires d'usines et d'irrigations;

La deuxième les curages;

La troisième les dessèchements.

Chaque partie du registre a une série spéciale de numéros d'ordre.

Art. 3. — Pour chaque espèce de registre, la même série de numéros d'ordre est suivie pendant cinq années, quel que soit le nombre des renouvellements des volumes.

Art. 4. — *Répertoire.* — A chacun des quatre registres d'ordre correspond un répertoire, modèle n° 5, qui comprend toutes les affaires inscrites sur ces registres.

Le répertoire forme un seul volume pour chaque période de cinq années.

Il est divisé par ordre alphabétique, et les feuillets sont découpés de manière à laisser apparente la lettre à laquelle ils se rapportent.

Dans le répertoire des affaires diverses, un article est ouvert à chaque route, rivière, canal, port, chemin de fer, pour les plantations, les statistiques, les instructions de l'administration, etc., suivant la classification plus ou moins détaillée que comporte la multiplicité des affaires du service.

Le répertoire des affaires de voirie et celui des contraventions ne contiendront que les noms des pétitionnaires ou des contrevenants.

Le répertoire du registre d'ordre n° 4 comprendra le nom des pétitionnaires pour les affaires d'usines et d'irrigations; des articles y seront ouverts pour chaque cours d'eau et pour chaque marais, dans les affaires de curages et de dessèchements.

L'inscription de l'affaire sur le répertoire est constatée par un pointage dans la colonne des numéros d'ordre du registre correspondant. On y met un ou plusieurs signes de convention, suivant que l'affaire, d'après la classification adoptée, est portée sur un ou plusieurs articles du répertoire.

Art. 5. — *Registre matricule des ingénieurs, conducteurs et agents.* — L'ingénieur en chef fait, en outre, tenir dans son bureau un registre matricule du personnel de son service, modèle n° 6.

Ce registre est divisé en deux parties :

La première comprend les ingénieurs;

La deuxième les conducteurs et agents qui doivent figurer dans les comptes du personnel dressés pour la tournée de l'inspecteur divisionnaire.

Pour chaque partie, les noms sont portés par ordre alphabétique, sans distinction de grade.

L'état civil de chaque fonctionnaire ou agent y est inscrit, ainsi que l'époque de la nomination de chaque grade et le détail succinct des services rendus.

Art. 6. — *Extrait du registre matricule à délivrer à chaque fonctionnaire ou agent.* — Il est délivré par l'ingénieur en chef en fonctions un extrait du registre, en ce qui le concerne, à chaque ingénieur ou agent qui quitte le service, modèle n° 7.

Cet extrait est communiqué à l'ingénieur en chef du nouveau service auquel l'ingénieur ou l'agent est attaché, pour être reporté sur le registre matricule de ce service.

Art. 7. — *Registre des tournées de l'ingénieur en chef.* — L'ingénieur en chef tient personnellement :

(1°) Un registre de ses tournées sur toutes les parties des routes, rivières, etc., soumises à sa surveillance, modèle n° 8 ;

Il y inscrit sommairement les observations recueillies dans ses tournées ;

(2°) *Registre des notes sur le personnel.* —

Un registre des notes données, dans le compte du personnel, aux ingénieurs, conducteurs et agents portés sur le registre matricule, modèle n° 9.

Ces deux registres restent constamment entre les mains de l'ingénieur en chef. Ils sont remis directement par lui à son successeur ou conservés sous scellés jusqu'à l'arrivée de ce dernier.

SERVICE DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE.

Art. 8. — L'ingénieur ordinaire fait tenir dans son bureau :

(1°) *Registre d'ordre.* — Un registre d'ordre des affaires diverses, modèle n° 10;

(2°) Un registre d'ordre des permissions de voirie et des indemnités de terrains auxquelles ces permissions peuvent donner lieu, modèle n° 11;

(3°) Un registre d'ordre des procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, modèle n° 12;

Lorsque les procès-verbaux sont adressés directement au sous-préfet ou à d'autres magistrats, l'ingénieur en donne en même temps avis à l'ingénieur en chef, modèle n° 13;

(4°) Un registre d'ordre des affaires d'usines, d'irrigations, de curages et de dessèchements, modèle n° 14.

Les dispositions prescrites pour la tenue des registres de l'ingénieur en chef et des répertoires correspondants sont applicables au service de l'ingénieur ordinaire.

Art. 9. — *Registre des ordres de service donnés aux entrepreneurs.* — L'ingénieur ordinaire fait tenir un registre des ordres de service aux entrepreneurs, modèle n° 15.

Les ordres donnés aux divers entrepreneurs, avant et pendant l'exécution des travaux, y sont inscrits par ordre chronologique, sans lacune et sans classification, et portés immédiatement à la connaissance de l'entrepreneur, qui appose sa signature en forme de reçu dans la colonne réservée à cet effet. En cas de refus ou d'éloignement de l'entrepreneur, l'ordre lui est notifié, modèle n° 16, au domicile qu'il a élu, par un agent de l'administration, et mention est faite sur le registre du nom de l'agent et de la date de la notification.

Il est formé, à la fin du registre, un répertoire dans lequel un article est réservé à chaque entreprise.

Art. 10. — Sur les chantiers assez importants pour qu'un bureau y soit affecté et qu'un conducteur y soit placé à demeure, il pourra être ouvert un registre spécial d'ordres de service, semblable au registre général.

Art. 11. — Les ordres sont inscrits sur le registre par les soins de l'ingénieur ordinaire, soit que l'ingénieur en chef, dans sa correspondance, ait pris l'initiative de ces ordres, soit qu'ils émanent de l'ingénieur ordinaire lui-même. Dans le premier cas, il est fait mention de la date de la lettre écrite par l'ingénieur en chef.

L'ingénieur en chef, dans ses tournées, lorsqu'il le juge nécessaire, inscrit lui-même ses ordres sur le registre.

En cas d'urgence constatée, le conducteur détaché sur un atelier isolé où il existe un registre spécial, pourra donner des ordres de service à l'entrepreneur, et les inscrira sur le registre, mais il en rendra compte immédiatement à l'ingénieur.

Dans tous les cas, l'ingénieur ou le conducteur appose sa signature au bas de l'ordre qu'il a donné.

Art. 12. — *Registre des nivellements.* — L'ingénieur ordinaire fait tenir un registre des nivellements, modèle n° 17.

Les résultats de toutes les opérations faites pour les besoins du service y sont inscrits.

Les nivellements sont toujours rattachés à des points fixes, choisis avec soin, et s'il y a lieu, à des repères placés à cet effet par les agents de l'administration. Ils sont rapportés au niveau de la mer, ou, lorsqu'il est impossible de les rattacher immédiatement à des repères dont la position a été déterminée avec exactitude, à un plan de comparaison arbitraire, en ayant soin d'opérer la transformation aussitôt que les exigences du service le permettent.

Lorsqu'il y a un plan de comparaison adopté pour le département ou pour la localité dans laquelle se font les opérations, les cotes de nivellement, par rapport à ce plan, sont inscrites dans une colonne spéciale.

Il est fait mention sur le registre de la date des opérations et du nom des agents qui les ont faites ou vérifiées.

Art. 13. — *Atlas des dessins d'exécution.* — A la fin de chaque année, l'ingénieur ordinaire fait faire les dessins des ouvrages d'art exécutés dans la campagne.

Ces dessins, rapportés sur des feuilles de dimensions uniformes, sont signés de l'ingénieur ordinaire, reçoivent un numéro d'ordre et sont réunis en atlas. Une table est dressée en tête de l'atlas et reçoit la mention des feuilles qui y ont été réunies.

Les plans, coupes et élévations de toutes les parties des ouvrages seront figurés d'après les échelles prescrites pour les projets, avec les dimensions exactes données dans l'exécution. On y inscrira les cotes qui seraient nécessaires. On indiquera sur les coupes la nature et l'épaisseur des couches de terrain dans lesquelles les fondations sont engagées, ainsi que les sondages qui auraient été faits, soit avant, soit pendant l'exécution des travaux.

On ajoutera, s'il y a lieu, une notice rela-

tant les principales difficultés d'exécution et les dépenses de construction.

Art. 14. — *Registre matricule des ingénieurs, conducteurs et agents.* — L'ingénieur ordinaire fait tenir dans son bureau un registre matricule des conducteurs et agents employés dans son service, modèle n° 6.

Art. 15. — Il tient personnellement :

(1°) *Registre des tournées de l'ingénieur ordinaire.* — Un registre de ses tournées sur toutes les parties de routes, rivières, etc., soumises à sa surveillance, modèle n° 8.

Il y inscrit sommairement les observations recueillies dans ses tournées.

(2°) *Registre des notes sur le personnel.* — Un registre des notes données, dans le compte du personnel, aux conducteurs et agents portés sur le registre matricule, modèle n° 18.

Ces deux registres restent constamment entre ses mains et sont remis à son successeur, comme il est dit pour les registres correspondants de l'ingénieur en chef.

DISPOSITIONS COMMUNES AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET A CELUI DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE.

Art. 16. — *Chaque affaire doit recevoir un timbre.* — En même temps qu'elle est portée sur le registre d'ordre, chaque affaire reçoit un timbre de forme ovale, portant en encre bleue,

Pour l'ingénieur en chef :

« *Ponts et chaussées.* »
« *Département de... ou service de...* »
« *Ingénieur en chef.* »

Pour l'ingénieur ordinaire :

« *Ponts et chaussées.* »
« *Arrondissement de.....* »
« *Ingénieur ordinaire.* »

On y inscrit, avec la date de l'enregistrement, le numéro d'ordre de l'affaire, précédé de la lettre indicative du registre auquel ce numéro se rapporte.

Art. 17. — Lorsque le dossier est composé de pièces qui ne sont ni relatées dans la lettre d'envoi, ni déterminées par la nature même de l'affaire, il y est joint un bordereau, modèle n° 19. Les pièces, après avoir été numérotées par ordre de dates, y sont inscrites avec leurs numéros.

Le timbre d'enregistrement est apposé sur le bordereau.

CHAP. II. — TRANSMISSION DES PIÈCES. — INSTRUCTION DES AFFAIRES.

Art. 18. — *Transmission des pièces à l'ingénieur ordinaire.* — L'ingénieur en chef, en transmettant une affaire à l'ingénieur ordinaire, soit pour lui demander des renseignements ou son avis, soit à titre de simple communication, indique les motifs de la transmission. L'ordre de transmission est inscrit sur la pièce qui a reçu le timbre d'enregistrement, ou sur le bordereau. Il est daté et signé. L'ingénieur en chef y ajoute, s'il y a lieu, des instructions spéciales, soit sur la pièce même, soit, au besoin, par une lettre d'envoi.

Art. 19. — *Demandes de renseignements au conducteur.* — Lorsqu'il y a lieu, pour l'instruction d'une affaire, de demander des renseignements à un conducteur, l'ingénieur ordinaire lui adresse, avec les pièces qu'il est utile de lui communiquer, un ordre de service, modèle n° 20.

Les renseignements, plans et profils nécessaires, sont rapportés sur la feuille même qui porte l'ordre de service, et, s'il y a lieu, sur des feuilles annexes.

L'ordre de service est ensuite renvoyé par le conducteur et conservé dans le bureau de l'ingénieur ordinaire.

Art. 20. — Lorsqu'une pièce lui est adressée à titre de communication, l'ingénieur ordinaire, par une annotation mise sur la pièce même, datée et signée de lui, constate qu'il a pris copie ou extrait de la pièce communiquée. Lorsque son avis ou des renseignements lui sont demandés, il produit un rapport qui est annexé aux pièces du dossier.

L'ingénieur en chef y joint son avis ou y appose un simple visa, en indiquant qu'il adopte les conclusions de l'ingénieur ordinaire.

Art. 21. — Les rapports et les lettres des ingénieurs sont écrits sur des feuilles de papier à têtes imprimées, modèle n°s 21 et 22.

Art. 22. — *Etat des affaires en retard.* — Le 10 de chaque mois, l'ingénieur en chef adresse à l'ingénieur ordinaire l'état des affaires en retard dans son arrondissement, modèle n° 23.

Les délais nécessaires pour l'instruction de chaque espèce d'affaires sont provisoirement fixés par l'ingénieur en chef.

L'ingénieur ordinaire indique sur cet état la situation et l'époque présumée de l'expédition de chaque affaire. Il y fait, en outre, inscrire, à la quatrième page, les affaires de toute nature qui lui ont été adressées avant la fin du mois précédent par d'autres personnes que par l'ingénieur en chef, et auxquelles il n'a pas encore répondu.

L'état est renvoyé dans les cinq jours à l'ingénieur en chef.

Art. 23. — Le résumé des états des affaires en retard adressés dans le cours d'une année à chaque ingénieur ordinaire, modèle n° 24, est joint au compte rendu de l'inspecteur divisionnaire sur la tenue des bureaux.

CHAP. III. — CONSERVATION DES ARCHIVES ET OBJETS APPARTENANT A L'ÉTAT.

Art. 24. — *Composition et arrangement des papiers et des dessins du service courant.* — Les minutes des lettres et rapports, des pièces écrites et des dessins des projets doivent être rendues exactement conformes aux pièces expédiées.

Elles portent les mêmes dates, les mêmes écritures, le timbre d'enregistrement et le numéro d'ordre du registre.

Elles sont, ainsi que les pièces adressées aux ingénieurs et qui doivent rester dans leurs bureaux, classées par natures d'affaires et conservées dans des cartons étiquetés.

Elles sont numérotées par ordre chronologique et recouvertes d'une chemise, modèle nº 25, sur laquelle on inscrit le numéro, la date et la désignation sommaire de chacune des pièces.

On reporte, en outre, sur la pièce même, l'indication abrégée du titre du dossier, toutes les fois que le titre ou la nature de la pièce ne suffisent pas pour faire immédiatement reconnaître à quelle liasse elle appartient.

Chaque dossier se subdivise, s'il y a lieu, en plusieurs liasses, dont chacune est recouverte par une chemise, comme il est dit ci-dessus. Dans ce cas, on se borne à inscrire sur la chemise-enveloppe du dossier le titre de chaque liasse.

Art. 25. — *Composition et arrangement des archives.* — Tous les plans, dessins, projets, mémoires, titres et papiers relatifs à l'administration des ponts et chaussées, alors qu'ils se rapportent à des affaires des exercices antérieurs dont l'instruction ou la liquidation est terminée, et qu'ils ne sont pas d'ailleurs d'un usage habituel pour les besoins du service, font partie des archives.

Les archives sont inventoriées et classées par dossiers, suivant l'ordre de l'inventaire, dans des cartons d'un même format, placés debout comme les livres d'une bibliothèque.

Sur le dos de chaque carton, on inscrit le numéro d'ordre de l'inventaire, le titre des dossiers et l'indication des exercices auxquels ils se rapportent.

Art. 26. — *Inventaire.* — L'inventaire détaillé des archives, des cartons, des instruments et du mobilier appartenant à l'Etat et existant dans les bureaux des ingénieurs, sera divisé en deux sections :

La première comprendra les archives proprement dites, modèle nº 26 ;

La deuxième, les papiers, cartes et plans qui sont d'un usage habituel, les instruments et autres objets appartenant à l'Etat.

Art. 27. — *Inventaire des archives.* — L'inventaire des archives formera un volume à part.

Les dossiers y seront portés par natures d'affaires, en suivant l'ordre alphabétique.

Pour les pièces de comptabilité et les affaires qui se reproduisent chaque année, on laissera, à la suite de chaque article, le nombre de lignes nécessaire pour pouvoir comprendre, sous le même numéro d'ordre, les inscriptions des années suivantes.

Art. 28. — *Inventaire des papiers et plans d'un usage habituel, des instruments et objets mobiliers appartenant à l'Etat.* — La seconde section de l'inventaire comprendra quatre parties :

On portera dans la première les papiers et les plans qui sont d'un usage habituel pour les besoins du service, modèle nº 27 : les pièces y seront classées comme il est dit à l'art. 27 pour les archives;

Dans la deuxième, les livres, et les cartes et plans qui ne se rapportent pas à des mémoires et projets classés, modèle nº 28;

Dans la troisième, modèle nº 29, les instruments qui appartiennent à l'administration : on suivra, pour la rédaction de cette partie de l'inventaire, les instructions contenues dans la circulaire du 10 octobre 1849;

Dans la quatrième, modèle nº 30, les tableaux, bureaux, tablettes et cartons faisant partie du mobilier du bureau et appartenant à l'administration.

Il n'y aura, pour les deux sections de l'inventaire, qu'une seule série de numéros d'ordre. On réservera, à la suite de chaque section, de chaque partie et de chaque subdivision, les nombres de pages et de numéros d'ordre présumés nécessaires pour que le même registre puisse recevoir l'inscription de nouveaux articles pendant un assez grand nombre d'années.

Art. 29. — Dans le premier trimestre de chaque année, les ingénieurs procèdent à l'examen des dossiers qui peuvent être mis aux archives, et les font porter sur l'inventaire.

Les livres, cartes, instruments et autres objets sont portés sur l'inventaire au moment de l'acquisition.

Art. 30. — Une copie de l'inventaire de chaque arrondissement est remise à l'ingénieur en chef.

Chaque année, à la fin du premier trimestre, l'ingénieur ordinaire adresse à l'ingénieur en chef l'état des nouveaux articles inscrits sur l'inventaire de son arrondissement, modèle nº 31.

Art. 31. — Les chemises des dossiers, les livres, cartes et plans reçoivent un timbre de forme circulaire portant, en encre noire :

Pour l'ingénieur en chef,

« *Ponts et chaussées.* »
« *Département de..... ou service de.....* »
« *Inventaire de l'ingénieur en chef.* »
« Nº ..... »

Pour l'ingénieur ordinaire,

« *Ponts et chaussées.* »
« *Arrondissement de.....* »
« *Inventaire de l'ingénieur ordinaire.* »
« N° ..... »

Les autres objets sont, autant que possible, marqués des lettres P. C., soit incrustées dans le bois, soit gravées sur le métal, et reçoivent une étiquette portant le timbre de l'inventaire.

Art. 32. — *Déplacement des pièces et objets portés sur l'inventaire.* — Les pièces faisant partie des archives ne peuvent être déplacées qu'avec l'autorisation de l'ingénieur en chef.

Les instruments et autres objets portés sur l'inventaire et appartenant aux bureaux des ingénieurs ne peuvent en sortir que pour les besoins du service, sur l'ordre de l'ingénieur ordinaire et sur le reçu du fonctionnaire ou des agents à qui ils sont remis.

Le commis d'ordre du bureau tient un journal des déplacements, modèle n° 32. Il inscrit sur l'inventaire, dans la colonne d'observations, le numéro d'ordre du journal.

Lorsque les objets lui sont rendus, il remet à la personne intéressée le reçu, modèle n° 33, après l'avoir signé pour décharge. Il passe un trait sur le numéro d'ordre inscrit dans la colonne d'observations de l'inventaire.

Art. 33. — *Inventaire des outils et machines.* — Lorsqu'il existe dans un service des outils, ustensiles et machines, ils sont inscrits sur l'inventaire, dont ils forment une cinquième partie, modèle n° 30 *bis*. Ils sont marqués des lettres P. C. et, autant que possible, portent le numéro de l'inventaire.

Un extrait de l'inventaire, certifié par l'ingénieur, est remis à l'employé chargé de la garde des outils et machines.

Cet employé ne peut se dessaisir d'aucun objet que d'après l'ordre de l'ingénieur ou du conducteur délégué et sur le reçu du dépositaire. Il procède d'ailleurs comme il est dit art. 32.

La situation du dépôt qui lui est confié est vérifiée par les soins de l'ingénieur ordinaire, aux époques fixées par l'ingénieur en chef et au moins une fois par an.

Les résultats de cette vérification sont adressés à l'ingénieur en chef.

Lorsque les outils sont remis à des cantonniers pour leur service ordinaire, la désignation de ces outils est, en outre, inscrite sur leur livret.

Art. 34. — L'ingénieur en chef peut retirer du bureau d'un arrondissement, pour les réunir à ses archives, ou les affecter à un autre arrondissement, les papiers, plans, cartes, instruments, outils, etc., lorsqu'il juge que cette précaution est nécessaire pour assurer la conservation des pièces ou que l'intérêt du service exige cette nouvelle affectation.

Il en est alors fait mention sur l'inventaire de l'arrondissement, en regard de l'inscription des pièces ou objets, par une note que l'ingénieur en chef vise lors de sa tournée.

Art. 35. — L'ingénieur en chef envoie à chaque ingénieur ordinaire le catalogue des livres, cartes et mémoires généraux ou particuliers de ses archives et de celles des autres ingénieurs, afin que chacun puisse demander en communication les livres et les documents qu'il a besoin de consulter.

CHAP. IV. — Conservation et mouvement de matières approvisionnées dans les magasins de l'État.

Art. 36. — *Magasins.* — Sur les travaux où il est nécessaire d'avoir un magasin pour y renfermer les matières appartenant à l'État, qui sont destinées à être mises en œuvre ultérieurement, un employé est préposé à la garde du magasin. Il est chargé de la conservation des matières et en est responsable.

Les matières sont disposées dans le magasin de la manière la plus propre à en faciliter la reconnaissance et la vérification.

Le préposé tient un journal, modèle n° 34, et un registre, modèle n° 35, destinés à faire connaître tous les objets dont se compose le magasin et tous les mouvements que ces objets viennent à éprouver.

Il inscrit sur le journal, par ordre chronologique, sans lacune et sans classification, toutes les entrées et les sorties des matières.

Le registre est divisé en deux parties :

La première comprend la nomenclature, dans un ordre méthodique, de toutes les matières, en donnant à chaque objet un numéro d'ordre spécial qui ne doit jamais être changé. A la suite des inscriptions de chaque série d'objets, il est réservé un certain nombre de numéros d'ordre, afin de pouvoir porter dans la nomenclature les objets nouveaux qui entreraient en magasin. Si les numéros réservés ne suffisent pas, on fait usage de numéros plus élevés que ceux de la dernière série de la nomenclature.

Des étiquettes placées dans le magasin indiquent le numéro d'ordre de chaque objet.

La deuxième partie comprend les comptes ouverts à chacune des espèces de matières du magasin. Il est réservé, pour chaque espèce, une ou plusieurs pages, suivant la fréquence des mouvements auxquels elle peut donner lieu.

Art. 37. — Aucun objet ne doit entrer en magasin sans un bon d'entrée, modèle n° 36, détaché d'un registre à souche, signé par l'ingénieur ou par le conducteur autorisé par l'ingénieur en chef, sur la proposition de l'ingénieur ordinaire.

Aucun objet ne peut sortir du magasin que sur un bon, modèle n° 37, signé de l'ingénieur ou du conducteur autorisé.

Les bons d'entrée et de sortie sont imprimés sur des papiers de couleurs différentes.

Le préposé à la garde du magasin donne un reçu à la personne qui lui remet les objets; il exige un reçu de celle à qui il les remet.

Art. 38. — Les diminutions de quantités par suite de déchets, d'avaries, de pertes résultant d'accident ou de toute autre cause dûment constatée, sont portées en sortie d'après les bons qui sont signés par l'ingénieur ordinaire et approuvés par l'ingénieur en chef.

Art. 39. — A la fin de chaque semestre, et plus souvent si cela est jugé nécessaire, le préposé adresse à l'ingénieur ordinaire un état général de la situation du magasin, modèle n° 38.

Art. 40. — L'ingénieur ordinaire transmet à l'ingénieur en chef, le 25 des mois de janvier et de juillet, après l'avoir vérifié, l'état semestriel de la situation du magasin.

CHAP. V. — Mesures a prendre en cas de remplacement ou de décès d'un ingénieur.

Art. 41. — Lorsqu'un ingénieur est remplacé, il doit, avant son départ, procéder à la vérification des archives et des objets portés sur l'inventaire, de concert avec son successeur. Il lui en fait en même temps la remise.

Le nouvel ingénieur donne son reçu sur une des dernières pages de l'inventaire. Il y ajoute, s'il y a lieu, des observations qui sont visées par son prédécesseur.

Art. 42. — L'ingénieur partant remet en outre tous les dossiers et les registres tenus conformément aux instructions, ainsi que les livres de comptabilité et les pièces à l'appui.

Un procès-verbal, dressé contradictoirement entre les deux ingénieurs, contient la désignation de toutes les pièces dont la remise n'a pas été opérée.

Art. 43. — Lorsqu'un ingénieur est obligé de partir avant l'arrivée de son successeur, il fait provisoirement la remise des archives, si c'est un ingénieur en chef, à l'ingénieur ordinaire du chef-lieu; et, si c'est un ingénieur ordinaire, à l'ingénieur d'un arrondissement voisin, ou à un conducteur désigné par l'ingénieur en chef.

Art. 44. — En cas de décès d'un ingénieur ordinaire ou d'un ingénieur en chef, un ingénieur ordinaire désigné par l'ingénieur en chef, dans le premier cas, ou la personne désignée par le ministre, dans le second cas, procède sans délai au récolement de l'inventaire des bureaux, à l'enlèvement des objets y énoncés, et au séquestre et enlèvement provisoire, ainsi qu'au triage de tous les plans, mémoires et cartes relatifs à l'administration des ponts et chaussées.

Si, parmi les papiers, cartes et plans appartenant à la succession, il s'en trouve qui puissent être utiles au service des ponts et chaussées, ils seront retenus en en payant la valeur, conformément à l'art. 3 de l'arrêté du 13 nivôse an X.

CHAP. VI. — Surveillance exercée par l'ingénieur en chef et par l'inspecteur de la division.

Art. 45. — *Visite annuelle des bureaux des ingénieurs ordinaires, par l'ingénieur en chef.* — Du 1er mars au 1er mai de chaque année, l'ingénieur en chef procède à la visite du bureau de chacun des ingénieurs ordinaires sous ses ordres.

Il vise et arrête tous les registres prescrits pour la tenue des bureaux, l'inventaire et le registre du magasin, ainsi que les livres de comptabilité et les pièces élémentaires qu'il juge utile de consulter.

Il rend compte des résultats des vérifications dans deux procès-verbaux séparés, le premier se rapportant à la tenue des bureaux, modèle n° 39, et le second, à la comptabilité, modèle n° 40.

Ces procès-verbaux sont annexés au compte de tournée remis à l'inspecteur de la division.

Art. 46. — *Tournée de l'inspecteur divisionnaire.* — L'inspecteur de la division s'assure que les différents registres et livres de comptabilité prescrits par les instructions sont régulièrement tenus, tant dans les bureaux de l'ingénieur en chef que dans ceux des ingénieurs ordinaires.

Il vise ceux de ces registres qu'il a pu examiner.

Il se fait représenter et vise les registres que les ingénieurs doivent tenir personnellement.

Il s'assure que tous les dessins des ouvrages d'art exécutés dans la campagne précédente sont rapportés sur l'atlas. Il désigne, parmi les dessins de l'atlas, ceux dont il juge utile de faire adresser une copie au ministère des travaux publics.

Il s'assure que les inventaires sont à jour, les pièces classées avec exactitude et les dessins rangés et conservés avec soin.

Il donne enfin toutes les instructions qui lui paraissent nécessaires pour que les dispositions prescrites pour la comptabilité et pour la tenue des bureaux soient appliquées avec uniformité.

Circulaire du ministre des travaux publics du 16 novembre 1869. — *Inventaire et classement des archives.*

Monsieur le préfet, l'attention de l'administration a été appelée sur les complications auxquelles donne lieu l'absence d'uniformité dans la tenue des inventaires et dans le classement des archives des bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées. L'instruction ministérielle du 28 juillet 1852 ne renfermant

DIVISION
DU PERSONNEL.
—
2e Bureau.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

PONTS ET CHAUSSÉES.

° INSPECTION.

Département d

SERVICE

Bureau de l'Ingénieur à la résidence de

INVENTAIRE.

PREMIÈRE PARTIE.

ARCHIVES.

NUMÉROS des chapitres		NUMÉROS des pages de l'inventaire
	1re SECTION. — SERVICE GÉNÉRAL.	
1	Registre d'ordre..................	
2	Inventaires anciens et répertoires...	
3	Comptes de tournées...............	
4	Rapports annuels pour le conseil général du département...........	
5	Vœux et délibérations du conseil général..........................	
6	Ouvriers blessés. — Accidents......	
7	Carrières..........................	
8	Objets divers......................	
	2e SECTION. — PERSONNEL.	
9	Ingénieurs et sous-ingénieurs.......	
10	Inspecteurs de chemins de fer.......	
11	Conducteurs........................	
12	Commissaires de surveillance.......	
13	Employés secondaires..............	
14	Officiers de port...................	
15	Maîtres de port....................	
16	Eclusiers, pontiers, barragistes......	
17	Gardes-pêche.......................	
	3e SECTION. — COMPTABILITÉ DU TRÉSOR.	
18	Carnets d'attachements............	
19	Sommiers..........................	
20	Registres des comptes ouverts......	
21	Livres de comptabilité.............	
22	Décomptes.........................	
23	Etats de situation.................	
	4e SECTION. — COMPTABILITÉ DU DÉPARTEMENT.	
24	Sommiers des conducteurs.........	
25	Registres des comptes ouverts......	
26	Livres de comptabilité.............	
27	Décomptes.........................	
28	Etats de situation.................	

NUMÉROS des chapitres		NUMÉROS des pages de l'inventaire
	5e SECTION. — ROUTES NATIONALES.	
29	Classement.........................	
30	Travaux d'entretien................	
31	Travaux neufs et de grosses réparations.	
32	Ponts et ouvrages d'art.......... { Entretien....... / Reconstructions et grosses réparations.........	
33	Plantations..... { Nouvelles....... / Entretien....... / Ventes d'arbres..	
34	Poteaux et tableaux indicateurs.....	
35	Cantonniers........................	
36	Alignements, récolements, indemnités, ventes de terrains	
37	Etats des terains. { remis au domaine. / acquis au riverain.	
38	Permissions de voiries, récolements..	
39	Contraventions.....................	
40	Police du roulage..................	
41	Voies ferrées sur les routes.........	
42	Statistiques........................	
43	Objets divers.......................	
	6e SECTION. — ROUTES DÉPARTEMENTALES.	
44	Classement.........................	
45	Travaux d'entretien................	
46	Travaux neufs et de grosses réparations.	
47	Ponts et ouvrages d'art.......... { Entretien....... / Reconstructions et grosses réparations.........	
48	Plantations..... { Nouvelles....... / Entretien....... / Ventes d'arbres..	
49	Poteaux et tableaux indicateurs.....	
50	Cantonniers........................	
51	Alignements, récolements, indemnités, ventes de terrains...........	
52	Permissions de voirie, récolements..	
53	Contraventions de grande voirie....	
54	Police du roulage..................	
55	Voies ferrées sur les routes.........	

NUMÉROS des chapitres		NUMÉROS des pages de l'inventaire
56	Statistiques......................	
57	Objets divers.....................	
	7e SECTION.	
	—	
	PONTS SUSPENDUS ET PONTS A PÉAGE.	
	—	
	1° *Ponts concédés.*	
58	Actes de concession...............	
59	Travaux neufs et de grosses réparations	
60	Statistiques......................	
61	Objets divers.....................	
	2° *Ponts appartenant à l'administration.*	
62	Travaux d'entretien................	
63	Travaux neufs et de grosses réparations	
64	Statistiques......................	
65	Objets divers.....................	
	8e SECTION.	
	—	
	TRAVAUX MARITIMES.	
66	Travaux d'entretien...............	
67	Travaux neufs et de grosses réparations	
68	Phares et fanaux. — Balisage... { Travaux neufs... / Entretien.......	
69	Eclairage.......................	
70	Lais et relais de mer.............	
71	Délimitation du rivage de la mer....	
72	Navigation et appareils à vapeur.....	
73	Contraventions..................	
74	Police des ports et anciens règlements.	
75	Objets divers.....................	
	9e SECTION.	
	—	
	RIVIÈRES NAVIGABLES ET FLOTTABLES.	
76	Travaux d'entretien...............	
77	Travaux neufs et de grosses réparations	
78	Cantonniers.....................	
79	Balisage........................	
80	Eclairage.......................	
81	Chemin de halage................	
82	Talus et francs-bords.............	
83	Passages d'eau..................	
84	Délimitation....................	
85	Inondations.....................	
86	Navigation à vapeur..............	
87	Police de la navigation...........	
88	Demandes des riverains, récolements.	
89	Prises d'eau....................	
90	Usines.........................	
91	Contraventions..................	
92	Locations et permissions de pêche..	
93	Police de la pêche et contraventions.	
94	Défense des rives................	
95	Objets divers...................	

NUMÉROS des chapitres		NUMÉROS des pages de l'inventaire
	10e SECTION.	
	—	
	CANAUX ET RIVIÈRES CANALISÉES.	
96	Travaux d'entretien...............	
97	Travaux neufs et de grosses réparations	
98	Plantations..... { Nouvelles....... / Entretien....... / Ventes d'arbres..	
99	Cantonniers.....................	
100	Navigation à vapeur..............	
101	Prises d'eau, récolements..........	
102	Usines, récolements..............	
103	Alignements, récolements et indemnités de terrains...............	
104	Etats des terrains. { remis au domaine. / acquis d. riverains	
105	Contraventions de grande voirie.....	
106	Locations et permissions de pêche....	
107	Police de la pêche et contraventions	
108	Objets divers....................	
	11e SECTION.	
	—	
	SERVICE HYDRAULIQUE.	
109	Curage.........................	
110	Police des cours d'eau............	
111	Associations syndicales....... { Desséchements.. / Irrigations..... / Endiguement....	
112	Usines.........................	
113	Prises d'eau....................	
114	Drainage.......................	
115	Mise en valeur des communaux.....	
116	Contraventions..................	
117	Statistiques....................	
118	Police de la pêche et contraventions.	
119	Objets divers....................	
	12e SECTION.	
	—	
	CHEMINS DE FER.	
	—	
	1° *Construction.*	
120	Travaux neufs et de grosses réparations	
121	Alignements, récolements..........	
122	Contraventions..................	
123	Objets divers....................	
	2° *Contrôle des travaux.*	
124	Travaux d'entretien...............	
125	Travaux neufs et de grosses réparations	
126	Alignements, récolements..........	
127	Objets divers....................	
	3° *Contrôle de l'exploitation.*	
128	Surveillance générale.............	
129	Police des stations...............	
130	Matériel.......................	
131	Composition et circulation des trains.	
132	Contraventions..................	
133	Accidents......................	
134	Tarifs.........................	
135	Traités particuliers..............	
136	Statistiques....................	
137	Objets divers....................	

à ce sujet que des prescriptions générales, il s'est produit des différences notables, non seulement d'un service à un autre, mais encore entre les bureaux des ingénieurs d'un même service.

Il m'a paru qu'il y avait lieu de rechercher les moyens de ramener tous les services à l'uniformité, sans secousse et avec les ménagements nécessaires, et j'ai chargé du soin de faire cette recherche une commission spéciale qui, depuis longtemps, s'occupe de la préparation des formules à employer dans les services des ponts et chaussées.

Cette commission, après un examen approfondi, a pensé qu'il convenait d'adopter en principe la formule d'inventaire ci-jointe, mais en laissant toutefois à MM. les inspecteurs généraux le soin d'apprécier, chacun dans leur division, les services auxquels il serait nécessaire ou même simplement utile de l'appliquer immédiatement.

Cet avis, que j'ai cru devoir adopter, a pour conséquence essentielle de ne pas modifier brusquement les dispositions actuellement en usage dans les bureaux de MM. les ingénieurs, là où il n'en résulte pas d'inconvénient, et ne peut avoir que des avantages. MM. les inspecteurs généraux n'inviteront MM. les ingénieurs à employer la nouvelle modification qu'après s'être bien assurés que l'état de choses actuel appelle une modification, et, par là, ainsi que je l'ai dit plus haut, peu à peu l'uniformité dans les inventaires s'établira sans embarras sérieux.

Voici d'ailleurs comment est établie la nouvelle classification. Elle comprend douze sections : 1° service général; 2° personnel; 3° comptabilité du trésor; 4° comptabilité du département; 5° routes impériales; 6° routes départementales; 7° ponts suspendus et ponts à péage; 8° travaux maritimes; 9° rivières navigables et flottables; 10° canaux et rivières canalisées; 11° service hydraulique; 12° chemins de fer.

Chacune de ces sections est subdivisée elle-même en autant de chapitres que l'exigent les besoins du service. Les titres adoptés correspondent aux diverses catégories d'affaires qui ressortissent en général au service des ponts et chaussées. Mais MM. les ingénieurs pourront, bien entendu, ajouter à cette nomenclature les nouveaux chapitres que des circonstances particulières et locales pourraient réclamer.

Les articles ou dossiers, dont la réunion compose chaque chapitre, seront désignés par leur numéro particulier et par la mention du carton qui les renferme. Les cartons devront par là même porter, non plus l'indication de l'exercice, mais un numéro d'ordre et les titres des sections et chapitres auxquels ils se rapportent. Les pièces seront rangées dans chaque dossier par ordre chronologique; il conviendra, en outre, pour les chapitres qui le comportent, de faire un dossier spécial pour chaque route, rivière, canal, etc.

D'après l'art. 27 de l'instruction du 28 juillet 1852 sur la tenue des bureaux, les dossiers étaient portés jusqu'à présent sur l'inventaire par nature d'affaires, en suivant l'ordre alphabétique. Cet ordre a paru devoir être abandonné comme ne tenant pas compte de la connexité existant entre les divers articles qui composent les archives. Il y aura lieu de suivre, à l'avenir, la nomenclature indiquée par la formule ci-jointe, qui servira de récapitulation ou table méthodique des matières portées sur les nouveaux inventaires.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que toutes les dispositions de l'instruction du 28 juillet 1852 continueront d'être appliquées, en tant qu'elles ne sont pas modifiées par la présente circulaire.

Circulaire du ministre des travaux publics du 19 octobre 1876. — ***Modifications apportées aux modèles de 1852 relatifs aux déplacements des objets portés sur l'inventaire et des objets en magasin.*** — Monsieur, l'attention de l'administration a été appelée sur les lacunes ou les imperfections que présentent quelques-unes des formules en usage dans le service des ponts et chaussées et spécialement celles qui concernent la tenue des bureaux et qui sont désignées, dans l'instruction du 28 juillet 1852, sous les nos 32, 33, 34 et 37, relatifs aux déplacements des objets portés sur l'inventaire et des objets existant en magasin.

Ainsi, en ce qui concerne le modèle n° 32, la formule jointe à l'instruction n'indique pas la date de la sortie des objets, ni celle de l'ordre de service qui a autorisé cette sortie, ni le nom du fonctionnaire qui a donné cet ordre, ni l'état des objets à leur sortie et à leur rentrée.

En ce qui touche le n° 33, la formule actuelle ne permet pas à l'ingénieur de suivre suffisamment le mouvement des objets portés à l'inventaire; le bulletin une fois délivré, il ne reste rien entre ses mains; des observations analogues s'appliquent à la formule actuelle n° 34 du journal des mouvements du magasin.

Quant au n° 37, dans l'état actuel des choses, tandis que le bulletin d'entrée en magasin est détaché d'un registre à souche, le bulletin de sortie se délivre sans qu'il reste trace au bureau du nom du fonctionnaire qui a délivré ce bulletin.

La commission dite des formules a été saisie de l'examen des questions ci-dessus et elle a proposé de substituer aux modèles de formules actuels les modèles dont vous trouverez ci-joints les types.

Ces modèles se justifient suffisamment par leur teneur, et toute explication détaillée me paraît inutile; je me bornerai aux quelques observations suivantes :

En ce qui concerne le n° 32, MM. les ingénieurs trouveront en tête les indications nécessaires pour l'emploi de la formule.

La nouvelle formule adoptée pour le n° 33 a pour but de mettre l'ingénieur à même de suivre le mouvement des objets portés à l'inventaire; les bulletins doivent être détachés d'un registre analogue à celui qui est prescrit pour les entrées en magasin et être renvoyés à l'ingénieur qui les a délivrés, en ayant soin d'indiquer la date de la rentrée des objets et de présenter, s'il y a lieu, des observations sur l'état où ils se trouvent en ce moment.

A l'égard du nouveau modèle n° 33, j'appelle l'attention de MM. les ingénieurs sur la note qui y est placée et qui indique qu'on ne doit porter sur un même bulletin que les objets susceptibles d'être rendus ensemble à l'agent chargé de la tenue de l'inventaire.

Des observations analogues à celles qui précèdent s'appliquent à la formule du journal des mouvements du magasin, et les entêtes de la nouvelle formule font ressortir les modifications qu'elle présente, notamment l'indication de la date et le nom du signataire du bulletin d'entrée et du bulletin de sortie.

En ce qui concerne le n° 37, dont les dispositions reproduisent celles du modèle actuel n° 36, la seule modification qu'il présente consiste à réparer une omission : à l'avenir on détachera le bulletin de sortie d'un registre comme il a été prescrit pour le bulletin d'entrée, et pour celui-ci seul, dans l'instruction du 28 juillet 1852. Il est évident que la forme du registre à souche est aussi nécessaire au moins pour la sortie des objets prêtés que pour leur rentrée en magasin.

Observation. — Il nous a paru absolument inutile de joindre à la circulaire ci-dessus les nouveaux modèles d'imprimés, puisqu'ils se trouvent nécessairement dans tous les bureaux d'ingénieurs.

C

CABOTAGE.

Le cabotage est la navigation maritime qui se fait le long des côtes d'un même pays, de cap en cap (de l'espagnol *cabo*, cap).

Le cabotage était la seule navigation connue et possible jusqu'à l'invention de la boussole qui a créé la navigation au long cours.

En France on distingue le grand cabotage, c'est la navigation qui se fait de l'Océan dans la Méditerranée, et le petit cabotage, c'est la navigation qui se fait sur les côtes de l'une ou de l'autre de ces deux mers.

En France, le cabotage est réservé aux nationaux : les Espagnols, en vertu du *pacte de famille*, ont seuls le droit d'exercer le cabotage sur nos côtes.

Le cabotage est réglé par la loi du 12 juillet 1836; les marchandises chargées sont vérifiées par la douane au départ et à l'arrivée, car ces marchandises étant embarquées sans payer de droits, il importe de prendre toutes les mesures pour empêcher la fraude.

CADASTRE.

Le cadastre, du latin *capistratum*, comprend l'ensemble des opérations destinées à faire la répartition par tête de la contribution foncière. La part afférente à chaque tête se calcule d'après l'étendue et la qualité de la surface possédée.

Avant 1789, quelques seigneuries possédaient des plans terriers; ces plans incomplets et rédigés sans vue d'ensemble ne pouvaient avoir grande utilité pour l'Etat.

La constituante de 1790 décida la création d'un cadastre général; mais on fut assez longtemps à arrêter les bases d'exécution, à hésiter entre un cadastre établi pour chaque commune par masses de culture et un cadastre indicatif des parcelles de propriété.

C'est le système parcellaire qui a été consacré par la loi du 15 septembre 1807 et définitivement adopté par la loi de finances du 31 juillet 1821.

Cette loi a mis les frais de confection du cadastre à la charge de chaque département.

L'opération du cadastre fut terminée pour la France en 1850. Elle comprend deux phases : 1° le lever des plans et 2° l'évaluation du revenu.

1° Les limites des communes sont établies par un géomètre en chef. Il procède ensuite à la triangulation qui doit fournir les grandes lignes de bases et il choisit comme repères les points principaux du sol; l'arpentage des parcelles, c'est-à-dire de tous les morceaux de terre appartenant à des propriétaires différents, se fait ensuite. Chaque commune est divisée en plusieurs sections comprenant un ou plusieurs triages ou lieux dits.

2° Les parcelles étant établies, une commission spéciale, choisie parmi les propriétaires, procède au classement. On admet cinq classes au plus pour les cultures et dix au plus pour

les maisons; les usines sont évaluées à part. Chaque parcelle doit rentrer dans une des classes établies. On fixe ensuite le tarif du revenu en prenant quelques parcelles comme point de comparaison.

Au moyen du plan des parcelles, de la classification et du tarif du revenu, l'administration des contributions directes établit la matrice cadastrale, sur laquelle chaque parcelle est inscrite à sa section et à son numéro avec le nom de son propriétaire, sa contenance, sa classe, son revenu et le nombre des ouvertures imposables s'il s'agit d'un bâtiment.

Il importe que la matrice cadastrale soit sans cesse revisée pour être tenue au courant des changements de propriétaires, des réunions et des divisions de parcelles. Aussi, tous les ans, les contrôleurs des contributions directes font une tournée spéciale dans chaque commune pour effectuer les *mutations* de cote.

Les minutes des plans du cadastre et des matrices sont conservées par le directeur des contributions directes du département; des expéditions sont déposées dans les communes.

La loi de 1807 avait consacré le principe de la fixité des évaluations cadastrales tant qu'il ne serait pas procédé à la réfection d'un cadastre général; aussi ces évaluations sont-elles devenues en bien des points fort défectueuses; des terres autrefois incultes sont aujourd'hui des fonds de première classe et de grand revenu, tandis que d'anciennes terres de première classe ont beaucoup perdu de leur valeur. D'autre part, les évaluations ont été faites par des propriétaires locaux qui souvent se préoccupaient surtout de dissimuler la valeur réelle du revenu; pour toutes ces causes, il n'existe aucune proportionnalité fixe entre le revenu réel et l'évaluation cadastrale; le rapport de ces quantités varie dans des limites très étendues suivant les pays. Aussi, la nécessité d'une révision complète du cadastre s'impose-t-elle par suite de l'enregistrement forcé de tous les baux.

D'après l'art. 7 de la loi de finances du 7 avril 1850, dans toute commune cadastrée depuis trente ans au moins, il pourra être procédé à la révision et au renouvellement du cadastre sur la demande du conseil municipal de la commune et sur l'avis conforme du conseil général du département, à la charge par la commune de pourvoir aux frais des nouvelles opérations.

Loi du 21 mars 1874. — Les parcelles figurant sous des dénominations diverses sur les états de sections des communes, comme terres incultes ou improductives, et cotisées comme telles, et qui ont été mises en culture ou sont devenues productives depuis la confection du cadastre, seront évaluées et cotisées comme les autres propriétés de même nature et d'égal revenu de la commune où elles sont situées, et accroîtront le contingent dans la contribution foncière de la commune, de l'arrondissement, du département et de l'Etat.

Les parcelles qui, depuis la même époque, auront cessé d'être cultivées ou productives, seront l'objet d'un nouveau classement et d'une nouvelle cotisation.

Elles feront l'objet d'un dégrèvement au profit des propriétaires desdites parcelles, et dans la contribution foncière de la commune, du département et de l'Etat.

Les états des nouvelles cotisations et des dégrèvements par département seront annexés au budget de chaque année.

Le ministre des finances est chargé d'établir les moyens de réaliser cette réforme et de présenter le plus tôt possible à l'approbation de l'Assemblée nationale les dispositions destinées à assurer l'application de ce principe de péréquation partielle. »

CAHIER DES CHARGES.

Le cahier des charges est l'acte qui énonce les conditions d'une entreprise de travaux publics, d'une concession, d'une vente, d'un bail.

En matière de travaux publics, il existe un cahier des charges applicables à toutes les entreprises, c'est le cahier des clauses et conditions générales; les charges particulières sont inscrites dans le devis, qui contient la description détaillée des ouvrages. Ces charges sont, du reste, peu nombreuses, car le cahier des clauses et conditions générales a presque tout prévu et il est interdit de le modifier, à moins de circonstances exceptionnelles.

Les ingénieurs ont, en outre, à rédiger les cahiers des charges imposées aux concessionnaires de chemins de fer, de tramways, de canaux, de ponts suspendus, de bacs et passages d'eau, les cahiers des charges de l'amodiation de la pêche, etc. — Voyez *Entrepreneurs, Projet (pièces d'un)*.

CAISSE D'AMORTISSEMENT.

La caisse d'amortissement, instituée par la loi du 28 avril 1816, a le même directeur que la caisse des dépôts et consignations et la même commission de surveillance.

A l'origine, la caisse d'amortissement avait une allocation annuelle sur le budget et une dotation spéciale provenant des forêts vendues en 1817.

L'amortissement de la dette publique se faisait par achats directs à la Bourse; la loi du 1er mai 1825 a interdit le rachat de la rente au-dessus du pair. La seule voie à suivre pour l'amortissement dans ce cas est la conversion, c'est-à-dire le remboursement de la rente au pair, remboursement effectué au moyen d'un emprunt nouveau contracté à un taux inférieur

à 5 °/₀; l'Etat profite de la différence, et la plupart des détenteurs de l'ancienne rente, vu la difficulté qu'ils éprouvent à trouver de nouveaux placements, consentent à échanger l'ancienne rente contre la nouvelle, en supportant une diminution de revenu ou en payant une soulte pour conserver le même revenu.

De 1867 à 1870, la caisse d'amortissement a eu à sa disposition environ 25 millions par an. Depuis la guerre, elle n'a plus fonctionné.

Le 3 °/₀ récemment créé n'est plus amortissable par la voie du rachat à la Bourse, mais il est remboursable au pair par la voie du tirage au sort en un nombre d'années déterminé, suivant le mode en usage pour les obligations de chemins de fer. — Voir *Comptabilité* (*Règlement général sur la*).

CAISSES D'ÉPARGNE.

Les caisses d'épargne sont destinées à recevoir et à accumuler les économies les plus minimes dont elles servent un intérêt annuel qui s'ajoute au capital. La première caisse d'épargne en France, celle de Paris, date de 1818. Elle a eu de nombreux imitateurs et il n'est guère aujourd'hui de chefs-lieux de canton ou de communes importantes qui ne possèdent une caisse ou une succursale.

La loi organique des caisses d'épargne est celle du 5 juin 1835; mais la législation sur la matière comprend un assez grand nombre de lois subséquentes, de décrets et de règlements que nous ne pouvons reproduire ici.

Une caisse d'épargne est instituée par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique; l'intervention des conseils municipaux est obligatoire, afin que l'existence et la durée des caisses soit bien assurée et ne dépende pas du zèle et de la générosité des fondateurs et administrateurs.

Les statuts de la caisse sont approuvés par le conseil municipal, qui prend l'engagement de couvrir le déficit de la caisse, tant que la différence entre l'intérêt servi par la caisse des dépôts et consignations et l'intérêt payé aux déposants ne suffira pas à payer les frais d'administration.

La caisse est administrée par un conseil de quinze membres, nommés par le conseil municipal; cinq sont choisis parmi les membres de ce conseil, et les autres parmi les personnes les plus recommandables de la commune. Les fonctions d'administrateurs sont absolument gratuites.

Toutes personnes peuvent verser aux caisses d'épargne des sommes supérieures à un franc, inférieures à 300 francs par semaine et à 1,000 francs au total. Dès que le compte d'un déposant a atteint 1,000 francs, l'administration de la caisse achète au nom du déposant et sans frais pour lui 10 francs de rente.

Tout déposant dont le crédit est suffisant pour acheter 10 francs de rente au moins, peut faire opérer cet achat sans frais par les soins de l'administration de la caisse d'épargne, et, si les titres de rente ne sont pas retirés par le déposant, l'administration de la caisse en reste dépositaire et reçoit les intérêts au crédit du titulaire.

L'intérêt servi aux caisses d'épargne par la caisse des dépôts et consignations est de 4 °/₀.

La retenue à faire sur cet intérêt par les caisses d'épargne, pour leurs frais de loyer et d'administration, est obligatoire pour 1/4 °/₀ et facultative pour un autre 1/4 °/₀.

En aucun cas cette retenue ne peut s'élever au-dessus de 1/2 °/₀, sauf pour la caisse d'épargne de Paris.

Les dépôts faits dans les caisses d'épargne sont soumis au principe de la prescription trentenaire.

Les remboursements partiels ou totaux sont faits sur la demande des ayants droit, généralement après un certain délai.

Versements à la caisse d'épargne pour le compte des cantonniers. — L'arrêté ministériel du 30 avril 1861, portant règlement sur les versements à opérer à la caisse des retraites pour la vieillesse par les cantonniers des divers services des travaux publics, a décidé, comme disposition transitoire, que les retenues exercées sur le salaire des cantonniers, âgés de plus de 55 ans au 1er juillet 1861, seraient versées à la caisse d'épargne.

Ces retenues sont soumises aux dispositions de l'arrêté précité et les régisseurs se conforment, pour les versements, aux lois et règlements sur les caisses d'épargne. Le retrait des fonds déposés ne peut être opéré que dans certaines circonstances. — Voyez *Caisse des retraites pour la vieillesse*.

Timbre des quittances données par les déposants aux caisses d'épargne. — A ce sujet a été rendue une décision du ministre des finances du 25 janvier 1872, ainsi conçue :

« L'exemption des droits de timbre établie par l'art. 9 de la loi du 5 juin 1835, en faveur des registres et livrets des caisses d'épargne, n'est pas applicable aux quittances données par les déposants : cela résulte de la manière la plus positive de la discussion de la loi de 1835. En effet, l'extension de l'exemption aux quittances avait été admise par la Chambre des députés; mais elle ne fut pas maintenue par la Chambre des pairs.

« Ainsi les quittances concernant les caisses d'épargne étaient soumises au timbre sous l'ancienne législation lorsqu'elles avaient pour objet des sommes excédant 10 francs. D'un autre côté, elles ne figurent pas au nombre des exceptions apportées par l'art. 20 de la loi du 23 août au principe général établi par l'art. 18. Il s'ensuit qu'elles doivent être assu-

jetties à l'impôt conformément à ce principe.»

Toutefois, l'exemption sus-énoncée concernant les registres et livrets s'appliquant aux mentions inscrites sur les livrets pour constater le versement et le remboursement des sommes appartenant aux déposants, l'impôt n'est dû que pour les quittances proprement dites, lorsqu'il en est délivré en dehors des livrets.

CAISSE DES DÉPOTS ET CONSIGNATIONS.

La loi du 28 avril 1816 a institué la caisse des dépôts et consignations en même temps que la caisse d'amortissement. La première était chargée d'administrer les dépôts, les consignations, les services relatifs à la Légion d'honneur, à la compagnie des canaux, aux fonds de retraite.

D'après l'ordonnance du 22 mai 1816, la caisse des dépôts est administrée par un directeur général, un sous-directeur, un caissier. Le directeur général prête serment devant la commission de surveillance entre les mains du président; il ordonne toutes les opérations et règle les diverses parties du service. — Il est autorisé à se servir de l'intermédiaire des receveurs des finances et trésoriers généraux pour les opérations à effectuer dans les départements; ces comptables sont responsables envers la caisse.

L'ordonnance du 3 juillet 1816 a confié à la caisse des dépôts le soin exclusif de recevoir toutes les consignations judiciaires, notamment : les deniers offerts réellement conformément aux art. 1257 et suivants du Code civil; les sommes saisies et arrêtées entre les mains des dépositaires ou débiteurs, à quelque titre que ce soit; les deniers provenant des ventes ou de l'actif des faillis; enfin toutes les consignations ordonnées par les lois, et les cautionnements en numéraire fournis par les adjudicataires des travaux de l'Etat ou des départements.

La caisse des dépôts paye l'intérêt des sommes consignées à raison de 3 °/₀ l'an, à compter du soixante-unième jour à partir de la date de la consignation, jusques et non compris celui du remboursement. Les sommes restant moins de soixante jours dans la caisse ne produisent aucun intérêt.

La caisse des dépôts est autorisée à recevoir les dépôts volontaires des particuliers, mais seulement à Paris, et à raison de 3 °/₀ l'an; ces dépôts doivent être faits pour trente jours au moins.

Toutes les retenues pour retraites ou pensions exercées dans les ministères, administrations, établissements, sont versées à la caisse des dépôts, qui ouvre un compte courant avec chaque administration.

La caisse des dépôts est également chargée de l'administration des fonds versés par les caisses d'épargne, les sociétés de secours mutuels, la caisse des retraites pour la vieillesse. Elle administre la caisse des chemins vicinaux et celle des offrandes nationales.

La commission de surveillance de la caisse des dépôts compte neuf membres, savoir : trois membres de l'Assemblée nationale, élus par elle; un président de la cour des comptes; le gouverneur ou un sous-gouverneur de la banque de France; le président de la chambre de commerce de Paris ou un membre de cette chambre choisi par elle; deux conseillers d'État choisis par le gouvernement; le directeur du mouvement des fonds.

La caisse des dépôts et consignations peut prêter aux départements et aux communes; l'emprunt doit être autorisé par une loi, un décret, ou un arrêté préfectoral, suivant les cas. — Voir *Comptabilité* (*Règlement général sur la*).

CAISSE DES RETRAITES POUR LA VIEILLESSE.

La législation sur la matière comprend les trois lois des 18 juin 1850, 12 juin 1861 et 4 mai 1864, et le décret du 27 juillet 1861. Ces documents sont reproduits ci-après; toutefois nous avons supprimé dans les deux premières lois les dispositions abrogées ou modifiées par les actes subséquents.

Loi du 18 juin 1850 qui crée, sous la garantie de l'État, une caisse de retraites ou rentes viagères pour la vieillesse.

Art. 1. — Il est créé, sous la garantie de l'État, une caisse de retraites ou rentes viagères pour la vieillesse.

Art. 2. — Le capital de ces retraites est formé par les versements volontaires des déposants effectués à la caisse des dépôts et consignations.

Les versements inférieurs à 5 fr. seront recueillis dans les caisses intermédiaires qui seront ultérieurement déterminées comme il sera dit ci-après, art. 10.

Art. 3. — Le montant de la rente viagère à servir sera fixé conformément à des tarifs, tenant compte, pour chaque versement :

1° De l'intérêt composé du capital;

2° Des chances de mortalité en raison de l'âge des déposants et de l'âge auquel commence la retraite, calculées d'après les tables dites de Deparcieux;

3° Du remboursement, au décès, du capital versé, si le déposant en a fait la demande au moment du versement.

Art. 4. — Les versements peuvent être faits au profit de toute personne âgée de plus de trois ans.

Les versements opérés par les mineurs âgés de moins de dix-huit ans devront être autorisés par leur père, mère ou tuteur.

Le versement opéré antérieurement au mariage reste propre à celui qui l'a fait.

Le versement fait pendant le mariage par l'un des deux conjoints profite séparément à chacun d'eux par moitié.

En cas de séparation de corps ou de biens, le versement postérieur profite séparément à l'époux qui l'a opéré.

En cas d'absence ou d'éloignement d'un des deux conjoints depuis plus d'une année, le juge de paix pourra, suivant les circonstances, accorder l'autorisation de faire des versements au profit exclusif du déposant.

Sa décision pourra être frappée d'appel devant la chambre du conseil.

Ces rentes sont incessibles et insaisissables jusqu'à concurrence seulement de 360 fr.

Dans le cas de blessures graves ou d'infirmités prématurées, régulièrement constatées, entraînant incapacité absolue de travail, la pension pourra être liquidée même avant cinquante ans, et en proportion des versements faits avant cette époque.

Art. 7. — Au décès du déposant, avant ou après l'ouverture de sa pension, le capital par lui déposé sera remboursé sans intérêts, à ses héritiers ou légataires, s'il en a fait la demande au moment du dépôt, conformément au paragraphe 3 de l'art. 3.

En cas de déshérence, le capital fait retour à la caisse des retraites.

Art. 9. — Il sera remis à chaque déposant un livret sur lequel seront inscrits les versements par lui effectués, et les rentes viagères correspondantes.

Art. 10. — Un règlement d'administration publique déterminera la forme des livrets, le mode d'après lequel les versements seront faits, soit directement par les déposants, soit pour leur compte par les caisses d'épargne, les sociétés de secours mutuels et autres intermédiaires.

Art. 11. — Les certificats, actes de notoriété et autres pièces exclusivement relatives à l'exécution de la présente loi, seront délivrés gratuitement et dispensés des droits de timbre et d'enregistrement.

Art. 12. — La caisse des retraites sera gérée par l'administration de la caisse des dépôts et consignations.

Loi du 12 juin 1861 relative à la caisse des retraites pour la vieillesse.

Art. 1. — Les versements à la caisse des retraites ou rentes viagères pour la vieillesse, instituée par la loi du 18 juin 1850, doivent être de 5 francs au moins et sans fraction de franc.

Art. 2. — L'intérêt composé du capital, dont il est tenu compte dans les tarifs d'après lesquels est fixé le montant de la rente viagère à servir, en conformité de l'art. 3 de la susdite loi, est calculé à 4 1/2 pour 100.

Art. 3. — Les étrangers sont admis à faire des versements à la caisse des retraites pour la vieillesse, aux mêmes conditions que les nationaux.

Art. 5. — Les versements effectués soit en vertu de décisions judiciaires, soit par les administrations publiques, par les sociétés de secours mutuels ou par les sociétés anonymes au profit de leurs employés, agents et ouvriers, ne sont pas soumis à cette limite. (3,000 francs.)

Art. 6. — L'entrée en jouissance de la pension est fixée au choix du déposant, à partir de chaque année d'âge accomplie de cinquante à soixante-cinq ans.

Les tarifs sont calculés jusqu'à ce dernier âge.

Les rentes viagères au profit des personnes âgées de plus de soixante-cinq ans sont liquidées suivant les tarifs déterminés pour cet âge.

Art. 7. — Le déposant qui a stipulé le remboursement à son décès du capital versé peut, à toute époque, faire abandon de tout ou partie de ce capital, à l'effet d'obtenir une augmentation de rente, sans qu'en aucun cas le montant total puisse excéder 1,000 fr.

Le donateur qui a stipulé le retour du capital, soit à son profit, soit au profit des ayants droit du donataire, peut, également, à toute époque, faire l'abandon du capital, soit pour augmenter la rente du donataire, soit pour se constituer à lui-même une rente si la réserve avait été stipulée à son profit.

Art. 8. — L'ayant droit à une rente viagère qui a fixé son entrée en jouissance à un âge inférieur à soixante-cinq ans, peut, dans le trimestre qui précède l'ouverture de la rente, reporter sa jouissance à une autre année d'âge accomplie, sans que, en aucun cas, la rente augmentée d'après les tarifs en vigueur puisse excéder 1,000 fr., ni qu'il y ait lieu au remboursement d'une partie du capital déposé.

Art. 9. — Au décès du titulaire de la rente, avant ou après l'époque d'entrée en jouissance, le capital déposé est remboursé sans intérêt aux ayants droit, si la réserve a été faite au moment du dépôt, ou s'il n'a pas été fait usage de la faculté accordée par l'art. 7 qui précède.

Les certificats de propriété destinés aux retraits de fonds versés dans la caisse de retraites de la vieillesse doivent être délivrés dans les formes et suivant les règles prescrites par la loi du 28 floréal an VII.

Art. 10. Le capital réservé reste acquis à la caisse des retraites, en cas de déshérence ou par l'effet de la prescription, s'il n'a pas été réclamé dans les trente années qui auront suivi le décès du titulaire de la rente.

Art. 11. — Est remboursée sans intérêt, par la caisse, toute somme versée irrégulièrement par suite de fausses déclarations sur les noms,

qualités civiles et âge des déposants, ou par défaut d'autorisation.

Sont également remboursées, sans intérêts, les sommes qui, lors de la liquidation définitive, seraient insuffisantes pour produire une rente viagère de 5 francs ou qui dépasseraient, soit la somme de 3,000 francs par année, soit le capital nécessaire pour constituer une rente de 1,000 francs.

Art. 12. — Toutes les recettes disponibles provenant, soit des versements des déposants, soit des intérêts perçus par la caisse, sont successivement, et dans les huit jours au plus tard, employés en achat de rentes sur l'Etat.

Ces rentes sont inscrites au nom de la caisse des retraites.

Art. 13. — Tous les trois mois, la caisse des dépôts et consignations fait inscrire sur le grand-livre de la dette publique les rentes viagères liquidées pendant le trimestre au nom des ayants droit. Elle fait transférer, aux mêmes époques, au nom de la caisse d'amortissement, par un prélèvement sur le compte de la caisse des retraites, la quotité de rentes sur l'Etat nécessaire pour produire, au cours moyen des achats opérés pendant le trimestre, un capital équivalant à la valeur, d'après le tarif, des rentes viagères à inscrire.

Art. 14. — Les rentes ainsi transférées à la caisse d'amortissement sont annulées.

Loi du 4 mai 1864.

Article unique. — Le maximum de la rente viagère que la caisse des retraites est autorisée à faire inscrire sur la même tête est fixé à 1,500 francs.

Les sommes versées dans une année au compte de la même personne ne peuvent excéder 4,000 fr.

Arrêté du ministre des travaux publics du 30 avril 1861.

Art. 1er. — A l'avenir, et à dater du 1er juillet 1861, les cantonniers du service des ponts et chaussées de tout âge, de toute classe et de tout grade, employés sur les routes impériales et départementales, sur les rivières et canaux et dans les ports maritimes de commerce, subiront sur leur salaire une retenue, dont le produit, sauf l'exception mentionnée en l'art. 13 ci-après, sera versé à la caisse des retraites pour la vieillesse.

Art. 2. — La retenue est fixée au vingtième du salaire, ledit vingtième augmenté ou diminué, s'il y a lieu et conformément au tableau ci-joint, de la moindre quantité nécessaire pour former annuellement un multiple de 4 francs et une somme de 20 francs au moins.

Le premier versement pour chaque déposant est augmenté d'une somme de 25 centimes, représentant le prix du livret.

Art. 3. — Un dixième de la retenue ainsi fixée est retranché du salaire de chacun des cinq premiers mois de chaque semestre, commençant le 1er janvier et le 1er juillet, quelles que puissent être d'ailleurs les variations accidentelles de ce salaire.

En cas d'insuffisance dudit salaire pour le prélèvement de la retenue, cette retenue est reportée sur le mois suivant.

Art. 4. — Les cantonniers ne sont soumis à la retenue qu'à partir du premier semestre qui suit leur entrée au service.

Art. 5. — Les retenues supplémentaires que les cantonniers peuvent s'imposer volontairement, pour être versées à la caisse des retraites avec les retenues obligatoires, sont assujetties, comme ces dernières, à la condition de former par semestre un multiple de deux francs.

Art. 6. — Les retenues obligatoires, ainsi que les retenues volontaires que les cantonniers peuvent s'imposer, sont défalquées de leurs décomptes mensuels et les restes seuls leur sont directement payés.

Art. 7. — Les retenues sont mandatées collectivement par semestre, au nom de régisseurs chargés d'en opérer le versement à la caisse des retraites. Ce versement doit être effectué dans le courant du sixième mois de chaque semestre.

Art. 8. — Les mandats ne comprennent que des sommes s'élevant à 10 francs au moins et formant des multiples de 2 francs.

Les excédants de ces multiples ou les sommes inférieures à 10 francs sont retenues jusqu'au mandatement du semestre suivant.

Art. 9. — Les versements sont accompagnés d'un bordereau en double expédition des sommes versées au nom de chacun des déposants.

Des bordereaux distincts sont dressés pour les anciens et les nouveaux déposants.

Les régisseurs reçoivent des préposés de la caisse des retraites une *déclaration* de versement, qu'ils produisent au payeur comme pièce justificative de l'emploi de la somme mandatée à leur nom, ainsi qu'il est dit à l'art. 7 ci-dessus.

Les régisseurs, opérant à titre d'intermédiaires, se conforment, d'ailleurs, à toutes les prescriptions du décret du 18 août 1853, portant règlement pour l'exécution des lois des 18 juin 1850 et 28 mai 1853, sur la caisse des retraites ou rentes viagères pour la vieillesse.

Art. 10. — Les versements sont faits à capital aliéné.

L'âge de l'entrée en jouissance de la pension viagère est fixé à soixante ans. Néanmoins, lorsqu'un cantonnier peut être maintenu en activité après cet âge, la liquidation de la pension est reportée à soixante-cinq ans,

et l'entrée en jouissance prorogée en conséquence.

Art. 11. — Les livrets de versement sont conservés dans les bureaux des ingénieurs. Ils ne sont remis aux cantonniers qu'à leur sortie du service, ou pour la liquidation de leur pension.

Les retenues non versées au moment de la remise des livrets sont rendues aux ayants droit.

Art. 12. — Au commencement de chaque année, il est adressé, par les ingénieurs, à chaque cantonnier, un bulletin qui lui fait connaître la situation de ses versements.

Dispositions transitoires.

Art. 13. — Les retenues exercées sur le salaire des cantonniers qui, au 1er juillet 1861, auront dépassé l'âge de cinquante-cinq ans, seront versées à la caisse d'épargne.

Ces retenues demeurent, d'ailleurs, soumises aux dispositions des art. 1, 2, 3, 6, 7, 11 et 12 du présent arrêté, et les régisseurs se conforment, pour les versements, aux lois et règlements sur les caisses d'épargne.

Art. 14. — Aucun retrait des fonds déposés aux caisses d'épargne ne peut être opéré au profit d'un cantonnier jusqu'à la remise de son livret à la sortie du service. Néanmoins, sur l'avis des ingénieurs et avec l'autorisation du préfet, il peut être fait exception à la règle, mais seulement lorsqu'il s'agit de solder le prix d'acquisition d'un immeuble, ou de pourvoir à une nécessité majeure, dont l'appréciation est laissée à l'administration.

TABLEAU DES RETENUES POUR LES DIVERS SALAIRES.

SALAIRE				MONTANT de la retenue		TAUX VARIABLE de la retenue	
par mois		par an		annuelle	mensuelle sur les 5 premiers mois de chaque semestre		
de	à	de	à			de	à
30 et au-dessus	36	360 et au-dessus	432	20 .	2.00	0.0556	0.0463
37	43	444	516	24	2.40	0.0541	0.0465
44	50	528	600	28	2.80	0.0530	0.0467
51	56	612	672	32	3.20	0.0523	0.0467
57	63	684	756	36	3.60	0.0526	0.0476
64	70	768	840	40	4.00	0.0521	0.0476
71	76	852	912	44	4.40	0.0516	0.0482
77	83	924	996	48	4.80	0.0522	0.0482
84	90	1.008	1.080	52	5.20	0.0516	0.0481

Circulaires du ministre des travaux publics relatives à la caisse des retraites. — Diverses circulaires ont donné des instructions pour les opérations de comptabilité concernant la caisse des retraites;

Ces circulaires ont les dates du 18 juin 1861, du 10 février 1864, du 22 octobre 1876 et du 22 novembre 1876; à la circulaire de 1861 était joint un extrait de l'instruction générale du 30 septembre 1861, instruction émanant du directeur de la caisse des dépôts et consignations.

Il nous a paru inutile de reproduire ici ces longues circulaires, parce qu'une instruction récente de la direction générale de la caisse les a toutes résumées et a prescrit des modèles définitifs de comptabilité, modèles que nous ne reproduirons pas, puisqu'ils se trouvent dans tous les bureaux d'ingénieurs.

Instruction sur les versements effectués à la caisse des retraites pour la vieillesse par des intermédiaires dans l'intérêt de plusieurs déposants.

CHAP. Ier. — MODE DES VERSEMENTS.

Art. 1er. — Les versements que les intermédiaires sont appelés à faire à la caisse des retraites pour la vieillesse, dans l'intérêt de plusieurs déposants, sont reçus, à Paris, à la direction générale de la caisse des dépôts et consignations, et, dans les départements, chez les trésoriers payeurs généraux et receveurs particuliers des finances.

Art. 2. — Les documents relatifs aux dépôts effectués dans les départements doivent être transmis à la direction générale à la fin de la dizaine dans laquelle la recette a été faite.

Afin que cette prescription puisse être exé-

cutée et que les préposés aient le temps nécessaire pour les diverses opérations qui leur incombent, les intermédiaires veilleront à ce que leurs versements soient opérés au commencement de la dizaine.

Art. 3. — Ils doivent, en outre, soumettre d'avance à l'examen des préposés les déclarations et pièces justificatives qu'ils auront à produire, afin que ceux-ci puissent en reconnaître la régularité et que les bordereaux ne contiennent que des versements admissibles.

CHAP. II. — Conditions des versements.

Art. 4. — Si le déposant est célibataire, les versements ne peuvent être inférieurs à cinq francs, sans aucune fraction de franc.

Art. 5. — Les versements aux noms des déposants mariés doivent toujours être partagés par moitié entre chaque conjoint, à moins qu'ils ne soient séparés de biens, ou que l'un d'eux ne soit éloigné du domicile conjugal depuis plus d'une année. Ils doivent s'élever à dix francs au moins, sans fraction de franc (soit cinq francs pour chaque conjoint), et s'ils dépassent cette somme, ils doivent être multiples de deux francs, de façon que le partage par moitié puisse toujours avoir lieu exactement.

Art. 6. — C'est donc à tort que certains intermédiaires se croient autorisés à effectuer des versements au profit exclusif d'un conjoint dans le cas où l'autre conjoint a déjà obtenu la liquidation définitive de sa rente, ou lorsqu'il a dépassé l'âge fixé pour la retraite par les règlements spéciaux de l'administration à laquelle il appartient. Ces versements doivent profiter séparément par moitié à chacun d'eux.

La nouvelle rente produite fait l'objet d'une liquidation spéciale. Lorsque l'époque choisie pour l'entrée en jouissance est échue, il est remis un titre complémentaire si la rente atteint trois francs. Si elle est inférieure à ce chiffre, elle peut être rattachée par voie de réunion au montant du titre déjà délivré.

Art. 7. — L'entrée en jouissance de la rente viagère doit être fixée à une année d'âge accomplie de cinquante à soixante-cinq ans.

En conséquence, si le versement est fait au nom d'un déposant qui a dépassé sa cinquantième, sa cinquante-deuxième année, etc..., l'entrée en jouissance de la rente ne peut être fixée, au plus tôt, qu'à cinquante et un ans dans le premier cas, cinquante-deux ans dans le second, cinquante-trois ans dans le troisième, etc., sans fraction trimestrielle.

Art. 8. — Si le versement est opéré au profit d'une personne âgée de plus de soixante-cinq ans, l'entrée en jouissance de la rente est immédiate et doit être fixée à partir du premier jour du trimestre qui suit le versement.

CHAP. III. — Établissement des bordereaux de versement.

Art. 9. — Aux termes de l'art. 14 du décret du 27 juillet 1861, l'intermédiaire qui effectue des versements au nom de plusieurs déposants produit un bordereau en double expédition des sommes versées pour chacun d'eux. Mais, en raison des renseignements plus étendus qui doivent désormais être consignés sur ces bordereaux, l'administration, désireuse de ne pas augmenter le travail des intermédiaires, a pris de nouvelles mesures qui lui permettent de ne plus exiger la production de deux copies, et il suffira, à l'avenir, de remettre au préposé une seule expédition des bordereaux.

Art. 10. — Des bordereaux distincts doivent être établis pour les premiers versements donnant lieu à l'émission d'un livret et pour les versements subséquents.

Art. 11. — Si l'intermédiaire agit au nom d'un donateur, il en fait mention en tête des bordereaux.

Les versements provenant des deniers des titulaires et ceux provenant des deniers d'un donateur ne peuvent être confondus. A défaut de bordereaux distincts, ils doivent être séparés par la mention : *versements opérés à titre de donation,* suivie du nom du donateur.

Art. 12. — Ces bordereaux doivent être établis conformément au modèle n° 7 ci-joint.

Ils ne doivent pas contenir chacun plus de cent versements.

Ils doivent indiquer, en regard des sommes versées et portées dans la colonne : *Capital aliéné* ou *réservé,* suivant la condition du dépôt :

1° Pour les premiers versements, les noms et prénoms du déposant;

Pour les versements subséquents, le numéro du livret et le nom du titulaire;

2° Le trimestre et l'année de la naissance du déposant;

3° L'âge fixé pour l'entrée en jouissance de la rente.

Art. 13. — Ces renseignements sont reproduits à l'aide des mentions inscrites sur les livrets; ils ont pour but de permettre à l'administration de contrôler si les indications portées sur ces livrets sont exactes. Les énonciations relatives à la date de naissance et à l'âge de jouissance de la rente serviront, en outre, à l'intermédiaire pour connaître les déposants dont la jouissance primitivement fixée est échue, et pour lesquels il doit produire les déclarations dont il sera question aux paragraphes 18, 4°, 19, 21 et 22 ci-après.

On évitera ainsi le retour de nombreuses irrégularités qui ont eu pour résultat, soit de retarder la liquidation définitive de la rente à laquelle avait droit le déposant, soit, dans le cas où il y avait lieu d'ajourner la rente, de rendre cet ajournement impossible, parce

qu'il n'avait pas été fait, ainsi que l'exige la loi. dans le trimestre précédant l'époque fixée pour l'entrée en jouissance.

Art. 14. — Pour calculer exactement l'époque d'entrée en jouissance de la rente, les intermédiaires doivent savoir qu'aux termes de l'art. 27 du décret du 27 juillet 1861, cette époque correspond au premier jour du trimestre qui « suit celui dans lequel le déposant a accompli l'année d'âge à laquelle il a « déclaré vouloir entrer en jouissance de sa « rente ». Ainsi, par exemple, un déposant né dans le troisième trimestre 1816 (juillet à septembre) et qui a fixé son entrée en jouissance à soixante ans, atteindra cet âge dans le courant du troisième trimestre 1876, et sa rente commencera à courir à partir du premier jour du trimestre suivant, soit le 1er octobre 1876.

Art. 15. — Les déposants seront inscrits sur les bordereaux, en suivant l'ordre numérique des livrets. Cet ordre numérique doit être établi d'après la nouvelle série, qui commence au nº 300,001. Les intermédiaires doivent donc éviter de diviser les déposants qu'ils représentent en diverses catégories, selon le lieu de résidence, la nature de leur service ou pour tout autre motif.

Les indications relatives au mari sont inscrites en premier lieu; la portion de versement applicable à une femme mariée est inscrite en regard de son nom patronymique, suivi de son nom d'alliance, et immédiatement au-dessous de la portion applicable au mari.

CHAP. IV. — DÉCLARATIONS DE VERSEMENT ET PIÈCES JUSTIFICATIVES.

L'intermédiaire doit joindre aux bordereaux de versement les déclarations et pièces justificatives nécessaires.

Art. 16. — Tout premier versement donne lieu à l'établissement d'une déclaration conforme au modèle nº 1 ci-joint, si le dépôt provient des deniers des titulaires, ou au modèle nº 2, s'il provient des deniers d'un donateur. A cette déclaration doivent être annexées des copies, sur papier libre, des actes de naissance des titulaires.

Les intermédiaires peuvent les réclamer, soit aux maires, soit aux greffiers détenteurs des registres de l'état civil, en indiquant l'usage auquel elles sont destinées.

En cas d'impossibilité de produire un acte de naissance, il ne peut y être suppléé que par un acte de notoriété, délivré dans la forme prescrite par l'art. 71 du Code civil ou par un extrait d'homologation dudit acte.

Ces pièces seront délivrées gratuitement et dispensées des droits de timbre et d'enregistrement. — (Art. 11 de la loi du 18 juin 1850.)

Art. 17. Lorsque le versement doit profiter exclusivement à un conjoint par suite de l'exception énoncée plus haut (§ 5), il y a lieu de produire : 1º en cas de séparation, un extrait du jugement de séparation, ainsi que les pièces constatant qu'il a été exécuté; 2º en cas d'absence ou d'éloignement, une autorisation du juge de paix autorisant le déposant à effectuer des versements à son profit exclusif.

Art. 18. — Un versement subséquent doit être accompagné d'une déclaration, dans les cas ci-après :

1º Si un déposant, célibataire ou veuf, a contracté mariage depuis le dernier versement. Il y a lieu, dans ce cas, de se servir du modèle nº 3 ci-joint, en y annexant l'acte de naissance de la femme et un extrait de l'acte de mariage des époux;

2º Si un déposant marié est devenu veuf depuis le dernier versement (employer le modèle nº 4 ci-joint et y joindre l'acte de décès du conjoint);

3º Si un déposant veut soumettre son nouveau versement à des conditions autres que celles qu'il a fixées pour les versements antérieurs, en ce qui concerne, soit l'abandon ou la réserve du capital, soit l'époque d'entrée en jouissance de la rente (employer le modèle nº 1 ci-joint);

4º Lorsque l'époque d'entrée en jouissance doit être nécessairement changée par suite de l'échéance de celle primitivement fixée (employer le modèle nº 1 ci-joint).

Art. 19. — Il existe encore deux autres modèles de déclarations dont il peut être fait usage sans qu'il soit effectué de versement.

La première (modèle nº 6) s'emploie lorsque le capital a été réservé au profit des héritiers du titulaire et que celui-ci, dans le but d'augmenter le chiffre de sa rente, désire faire abandon de ce capital.

Elle doit être signée par le titulaire lui-même, ou, à défaut, l'intermédiaire doit produire une procuration spéciale du déposant l'autorisant à faire l'abandon.

La deuxième (modèle 5) a pour but d'ajourner à un âge plus éloigné l'entrée en jouissance de la rente à laquelle a droit le déposant. Cette déclaration peut être signée par l'intermédiaire. Ainsi qu'il sera dit au paragraphe 21 ci-après, elle ne peut être souscrite que dans le trimestre qui précède l'ouverture de la rente.

Art. 20. — Les déclarations sans versement ne doivent jamais être jointes aux bordereaux. Elles sont inscrites sur une liste ou un bordereau distinct et remises séparément au préposé avec les livrets des titulaires. Ces livrets sont transmis à la caisse des dépôts, afin que les augmentations de rentes produites y soient mentionnées.

Il ne paraît pas nécessaire de donner d'autres explications sur l'établissement des différentes déclarations énumérées ci-dessus. Les renvois, imprimés en marge des modèles,

indiquent suffisamment comment elles doivent être remplies et font connaître les formules à employer.

Art. 21. — Mais il y a lieu de signaler une confusion qui est fréquemment faite par les intermédiaires entre le changement de la jouissance (modèle n° 1) et l'ajournement de la jouissance (modèle n° 5). Beaucoup d'intermédiaires emploient indifféremment ces deux modèles l'un pour l'autre, ce qui donne lieu à de nombreuses irrégularités.

Ils doivent bien remarquer la différence qui sépare ces deux déclarations. La déclaration d'ajournement de la jouissance, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, a pour but de reporter à une époque plus éloignée la jouissance d'une rente afférente à des versements déjà effectués. La déclaration de changement de la jouissance, au contraire, a pour objet de fixer une nouvelle jouissance pour le versement effectué à la date à laquelle elle est souscrite et pour ceux qui seront faits postérieurement, tout en laissant subsister pour les versements antérieurs la jouissance précédemment choisie. La première n'exige donc pas qu'il soit effectué de versement, mais elle doit être souscrite dans le trimestre qui précède l'ouverture de la rente ; *produite antérieurement ou postérieurement à cette époque, elle ne peut être admise*, et la rente à laquelle elle s'applique doit être inscrite au grand-livre. Il est bien entendu que dans ce dernier cas le déposant reste toujours libre d'effectuer des versements ultérieurs en fixant pour eux une nouvelle jouissance.

Art. 22. — Il est donc important que les intermédiaires, afin de conserver à leurs mandans le bénéfice de l'ajournement, examinent, chaque trimestre, au moyen des livrets ou de leurs carnets de versements, quelle est la situation des déposants. Cet examen leur fera connaître ceux d'entre eux qui sont sur le point d'entrer en jouissance de leur rente, et ils devront souscrire en leur nom, s'il y a lieu, une déclaration d'ajournement, *même lorsqu'ils n'effectueraient aucun versement dans le cours du trimestre*.

Art. 23. — Cette vérification devient d'ailleurs très facile, si l'on observe que la déclaration d'ajournement doit être souscrite dans le trimestre correspondant à celui de la naissance du déposant. Ainsi, un déposant né dans le courant du troisième trimestre 1816, a fixé soixante ans pour l'entrée en jouissance de sa rente; pour qu'il soit admis à ajourner cette rente à une autre année d'âge accomplie, soixante-cinq ans, par exemple, il faudra souscrire à son nom une déclaration (modèle 5) dans le courant du troisième trimestre 1876. Passé cette époque, l'ajournement ne pourrait avoir lieu.

Si, au contraire, le déposant ne veut pas bénéficier de l'ajournement, il peut demander la liquidation définitive de sa rente, et si postérieurement à cette liquidation, il est effectué de nouveaux versements en son nom, il est nécessaire, pour fixer les conditions de ces versements, de produire une déclaration de changement d'entrée en jouissance (modèle 1).

Art. 24.— La déclaration que l'intermédiaire est tenu de joindre, avec les pièces justificatives, aux bordereaux de versements, doit être rédigée avec d'autant plus de soin, que cette pièce est un véritable contrat qui lie les déposants envers l'administration et réciproquement.

Aussi, l'intermédiaire doit-il s'assurer, avant de remplir la déclaration, que toutes les conditions qu'il inscrit sont acceptées par ses mandants.

CHAP. V. — Liquidation définitive et inscription au grand-livre de la dette publique des rentes viagères.

Art. 25. — Pour obtenir la liquidation définitive et l'inscription au grand-livre de la dette publique d'une rente viagère, il est nécessaire de transmettre au directeur général le livret du déposant, accompagné d'un certificat de vie, délivré sur papier libre, soit par un notaire, soit par le maire de la résidence du rentier. Ce certificat doit être revêtu du timbre de la mairie ou de celui du notaire : il ne peut être d'une date antérieure au jour de l'entrée en jouissance.

L'envoi des pièces ci-dessus sera fait à la caisse des dépôts, soit directement par lettre non affranchie, soit par l'entremise des préposés. Dans ce dernier cas, il est délivré au titulaire ou à son représentant un bulletin de dépôt du livret. Il est accusé réception des livrets adressés directement au directeur général, lorsque la demande en a été faite par lettre d'envoi.

Art. 26.—Le minimum de la rente qui peut être inscrite au grand livre de la dette publique, fixé primitivement à 5 francs, a été abaissé à 3 francs par l'art. 37 de la loi du 30 juillet 1870.

Art. 27.— Le titulaire d'une rente de moins de 5 francs qui ne veut pas user de la faculté que lui accorde le § 2 de l'art. 11 de la loi du 12 juin 1861, de réclamer le remboursement du capital versé, a donc le droit de demander l'inscription de cette rente, si elle s'élève à 3 francs au moins.

Si la rente à liquider définitivement est inférieure à 3 francs, l'ayant droit qui se trouve déjà en possession d'un titre de rente viagère peut demander que la nouvelle rente soit inscrite à son nom, au moyen d'une réunion à son titre principal : à cet effet, il joint à son livret le titre dont il s'agit, après avoir préalablement touché les arrérages échus. Dans ce cas, la production d'un certificat de vie n'est pas nécessaire ; l'estampille qui, lors du paye-

ment, a été apposée au dos du titre à réunir, suffit pour constater l'existence du titulaire.

Art. 28. — La réunion des titres anciens aux nouvelles rentes à délivrer devant être demandée au Trésor dans les deux premiers mois du trimestre du payement, l'envoi des pièces doit avoir lieu avant le 20 du deuxième mois, afin que la caisse des dépôts ait le temps de remplir les formalités nécessaires. En conséquence, et conformément à la loi du 12 août 1876, qui a fixé aux 1er mars, 1er juin, 1er septembre et 1er décembre de chaque année le payement des rentes viagères, les demandes de réunion doivent être faites, du 1er mars au 20 avril, du 1er juin au 20 juillet, du 1er septembre au 20 octobre, du 1er décembre au 20 janvier.

Art. 29. — Aussitôt que la caisse des dépôts et consignations a reçu de la direction de la dette inscrite les extraits d'inscription des rentes viagères liquidées définitivement, elle les transmet avec les livrets aux trésoriers-payeurs généraux et receveurs particuliers des finances, chargés de les remettre aux titulaires ou à leur représentant.

Cette remise a lieu sur un reçu donné au bas d'une lettre d'avis qui est adressée, par la direction générale au titulaire ou à l'intermédiaire, et contre la restitution, le cas échéant, du bulletin de dépôt.

Le reçu est soumis au droit de timbre de 10 centimes, auquel la loi du 23 août 1871 assujettit tous reçus, décharges ou quittances.

Art. 30. — Dans le cas où les intermédiaires auraient besoin de nouveaux renseignements, ils pourraient s'adresser, soit directement aux trésoriers-payeurs généraux et receveurs particuliers des finances, chargés de recevoir les versements, soit par lettre non affranchie à M. le directeur général de la caisse des dépôts et consignations, rue de Lille, n° 56, à Paris.

Caisse des retraites des compagnies de chemins de fer. — Certaines compagnies de chemins de fer versent à la caisse des retraites pour la vieillesse les retenues faites sur le salaire de leurs employés.

D'autres ont créé et administrent elles-mêmes des caisses de retraite spéciales. Telle est la compagnie de l'Est.

La disposition du règlement de la caisse des retraites de la compagnie de l'Est, qui prive l'employé révoqué de tout droit à la répétition des cotisations par lui versées à ladite caisse, est licite et obligatoire. Les tribunaux doivent en ordonner l'exécution, quelle que soit la cause de la révocation de l'employé. — Cass., 18 décembre 1872.

CALENDRIER.

Calendrier, qui vient de *calendæ*, premier jour du mois chez les Romains, est le tableau qui donne la division du temps.

Il existe en Europe deux calendriers principaux : le calendrier *Julien* et le calendrier *Grégorien*.

Le calendrier Julien, établi par Jules César, 45 ans avant Jésus-Christ, suppose que l'année solaire, c'est-à-dire la durée d'une révolution complète de la terre autour du soleil, est exactement de 365 jours 1/4. En prenant l'année ordinaire de 365 jours et adoptant tous les 4 ans une année bissextile de 366 jours, on conserverait, s'il en était ainsi, une concordance exacte entre les années et les saisons.

Mais, l'année solaire est en réalité de 365j,2422, ce qui fait avec le chiffre précédent une différence de 0j,0078 par an, de 0j,03 en 4 ans, et de 3j,12 en 400 ans.

L'année julienne était donc trop longue et, par suite, son origine allait sans cesse en retardant par rapport au commencement de l'année solaire. A la fin du XVIe siècle, l'écart était de dix jours ; le pape Grégoire XIII, voulant rétablir la concordance, ordonna que le lendemain du jeudi 4 octobre 1582 s'appellerait le vendredi 15 octobre de l'année 1582 ; puis, on convint de ne pas compter comme bissextiles les années 1700, 1800 et 1900, bien que les nombres qui les représentent soient divisibles par 4. L'année 2000 sera bissextile. De la sorte, on effacera l'écart qui est de 3 jours en 400 ans ; il faudra une autre correction dans l'avenir pour la fraction 0j,12, qui donnera une différence d'un jour en 3333 ans.

Quoi qu'il en soit, le calendrier Julien est encore suivi par les Russes, les Grecs et les chrétiens d'Orient ; il est en retard de 12 jours sur le calendrier Grégorien en usage dans le reste de l'Europe, de sorte que le 1er janvier des Russes est pour nous le 13 janvier.

Le *cycle solaire* est une période de 28 années, formée par le produit du nombre 7 des jours de la semaine et du chiffre 4 de la période des années bissextiles. Tous les 28 ans, dans le calendrier Julien et même dans le calendrier Grégorien pour un même siècle, les jours de la semaine reviennent aux mêmes dates de l'année.

Le *cycle lunaire* est une période de 19 années juliennes, comprenant 235 lunaisons après lesquelles les nouvelles lunes reviennent aux mêmes dates de l'année.

Le calendrier *musulman* comporte une année purement lunaire comprenant 12 mois de 29 ou de 30 jours suivant le cours de la lune ; cette année a donc 354 ou 355 jours et ne présente, par conséquent, aucune concordance avec les saisons.

L'année *israélite* a la même composition ; mais on intercale des années *embolismiques*, qui ont 13 mois au lieu de 12, si bien que tous les 19 ans le commencement de l'année israélite arrive à la même date de l'année solaire.

Calendrier républicain. — Dans le calendrier républicain français qui n'a été en usage que pendant 13 années, on compte les années à partir du 22 septembre 1792, époque de l'équinoxe d'automne et de la fondation de la République. Chaque année commence à minuit avec le jour où tombe l'équinoxe vrai d'automne pour l'Observatoire de Paris.

Le calendrier Grégorien a été rétabli le 1er janvier 1806, qui eût été le 11 nivôse an XIV.

L'année républicaine comprend 12 mois de 30 jours; chaque mois comprend 3 décades; à la suite des 12 mois, on intercale 5 jours complémentaires appelés *sans-culottides*. Les années bissextiles comprennent, à la suite de ces 5 jours, un sixième jour intercalaire appelé *jour de la révolution*.

On trouvera facilement la concordance des calendriers grégorien et républicain par le tableau suivant :

PREMIERS JOURS des mois républicains.	An II 1793	An III 1794	An IV 1795	An V 1796	An VI 1797	An VII 1798	An VIII 1799	An IX 1800	An X 1801	An XI 1802	An XII 1803	An XIII 1804	An XIV 1805
1er vendémiaire.	22 sept.	22	23	22	22	22	23	23	23	23	24	23	23
1er brumaire...	22 oct.	22	23	22	22	22	23	23	23	23	24	23	23
1er frimaire....	21 nov.	21	22	21	21	21	22	22	22	22	23	22	22
1er nivôse......	21 déc.	21	22	21	21	21	22	22	22	22	23	22	22
	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806
1er pluviôse....	20 janv.	20	21	20	20	20	21	21	21	21	21	21	
1er ventôse	19 févr.	19	20	19	19	19	20	20	20	20	21	20	
1er germinal...	21 mars	21	21	21	21	21	22	22	22	22	22	22	
1er floréal......	20 avril	20	20	20	20	20	21	21	21	21	21	21	
1er prairial.....	20 mai	20	20	20	20	20	21	21	21	21	21	21	
1er messidor...	19 juin	19	19	19	19	19	20	20	20	20	20	20	
1er thermidor..	19 juill.	19	19	19	19	19	20	20	20	20	21	20	
1er fructidor...	18 août	18	18	18	18	18	19	19	19	19	19	19	
1er jour compl.	17 sept.	17	17	17	17	17	18	18	18	18	18	18	

Les ans III, VII et XI comptent six jours complémentaires, les autres n'en comptent que cinq; avec ce point de départ, il sera facile de continuer jusqu'à nos jours le calendrier républicain.

Ainsi, le 1er janvier 1877 était le 12 nivôse de l'an 85, et le 1er janvier 1878 le 12 nivôse de l'an 86.

CANAUX DE NAVIGATION.

Historique sommaire.— Nous avons présenté dans notre *Traité des Canaux* un état et une description détaillés des voies navigables de la France; nous avons signalé dans chaque bassin les voies existantes, les améliorations nécessaires, les voies à créer pour compléter le réseau. Nous ne pouvons reproduire ici que l'historique sommaire des canaux.

Les écluses, importées en France par Léonard de Vinci, furent essayées sur la Vilaine vers 1550; elles permirent la construction du canal de Briare, commencé par Sully (1605).

C'est à cette époque qu'on inaugura le régime des concessions; le Trésor n'étant pas assez riche pour faire par lui-même, on autorisait des particuliers à exécuter à leurs frais les grands travaux publics, et pour les récompenser des dépenses faites, on leur octroyait des droits de péages et des privilèges honorifiques.

La plus grande voie de ce genre, le canal de Languedoc, aujourd'hui canal du Midi, fut concédé en 1662, par Colbert, à Pierre-Paul Riquet.

En 1679, le duc d'Orléans, frère de Louis XIV, obtint la concession du canal d'Orléans. Colbert disait à cette époque : « Les ouvrages concernant la navigation des rivières sont d'un si grand avantage pour les peuples, qu'il ne faut pas hésiter à y faire travailler promptement en ce temps de paix. »

L'impulsion, ralentie à la fin du règne de Louis XIV, recommença au XVIIIe siècle, au moment où l'on organisa le corps des ponts et chaussées. Le système des concessions fut appliqué pour les canaux du Loing (1719) et pour le canal de Saint-Quentin à Chauny, ou canal Crozat (1732).

Sous Louis XIV, un arrêt du conseil plaça dans le domaine public, c'est-à-dire sous la protection du roi, tous les ouvrages ayant pour objet la sûreté et la facilité de la navigation et du halage.

En 1783, les états de Bourgogne concédèrent le canal du Charolais, aujourd'hui canal du Centre, le canal de Bourgogne et le canal

de Franche-Comté, reliant la Saône et le Doubs.

En 1784, le canal du Nivernais fut aussi commencé.

Interrompus par la Révolution, vigoureusement repris pendant les premières années du XIXe siècle, puis interrompus à nouveau par les désastres de la fin de l'Empire, les travaux de navigation attirèrent sérieusement l'attention du gouvernement de la Restauration, qui leur donna un nouvel essor. Sous le règne de Louis-Philippe, 2,000 kilomètres de canaux furent ouverts, et on commença de s'occuper de l'amélioration des rivières naturelles.

Sous Napoléon III, les voies navigables se trouvèrent effacées et comme placées au second plan par les chemins de fer, qui s'ouvrirent de toutes parts. On reconnaît aujourd'hui que le nouvel instrument de transport ne peut suffire seul à sa tâche, et qu'il y a place à la fois pour les canaux et les chemins de fer, ces deux genres de voies ayant chacun leur caractère propre.

De 1814 à 1870, l'Etat a dépensé pour les canaux :

En travaux extraordinaires, 475 millions de fr.
En travaux d'entretien et
de grosses réparations, — 145 — —

Presque tous les canaux sont aujourd'hui administrés par l'Etat, qui en est propriétaire.

En 1871, la longueur totale des 56 canaux français était de 4,754 kilomètres, non compris les canaux maritimes; ces canaux sont desservis par 1,955 écluses à sas.

964 kilomètres seulement sont concédés à diverses compagnies ; cette longueur comprend : les canaux de Beaucairé, de Coutances, de Dive et Thouet, le canal latéral à la Garonne, les canaux de Givors, du Midi, de Paris, de Sambre à l'Oise, de Vire et Taute, une partie des canaux de Lunel, du Lez et de Dunkerque à Furnes, les embranchements de Nœux sur le canal d'Aire à la Bassée, et de Séclin sur la Deule.

Définition des rivières canalisées. — Dans beaucoup de lois et règlements, les rivières canalisées sont assimilées aux canaux artificiels. Il ne faut point comprendre dans les rivières canalisées proprement dites, les rivières naturellement navigables qui ont été améliorées par des barrages et des écluses, mais celles seulement qui ont été rendues navigables au moyen d'ouvrages d'art à défaut desquels elles ne le seraient point.

Lois et Règlements sur les Canaux.

Édit du 16 octobre 1666 pour la construction du canal du Midi. — Il nous a paru intéressant de reproduire ici un extrait de l'édit royal par lequel le canal du Midi a été concédé à perpétuité à Riquet de Bonrepos.

Louis, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre: A tous présens et à venir, salut. Bien que la proposition qui nous a été faite pour joindre la mer Océane à la Méditerranée par un canal de transnavigation, et d'ouvrir un nouveau port en la Méditerranée, sur les côtes de notre province de Languedoc, ait paru si extraordinaire aux siècles passés, que les princes les plus courageux, et les nations qui ont laissé les plus belles marques à la postérité d'un infatigable travail, aient été étonnés de la grandeur de l'entreprise, et n'en aient pu concevoir la possibilité ; néanmoins, comme les desseins élevés sont les plus dignes des courages magnanimes, et qu'étant considérés avec prudence, ils sont ordinairement exécutés avec succès; aussi la réputation de l'entreprise, et les avantages infinis que l'on nous a représentés pouvoir réussir au commerce la jonction des deux mers, nous ont persuadé que c'était un grand ouvrage de paix, bien digne de notre application et de nos soins, capable de perpétuer aux siècles à venir la mémoire de son auteur, et d'y bien marquer la grandeur, l'abondance et la félicité de notre règne. En effet, nous avons connu que la communication des deux mers donnerait aux nations de toutes les parties du monde, ainsi qu'à nos propres sujets, la facilité de faire, en peu de jours d'une navigation assurée, par le trajet d'un canal au travers des terres de notre obéissance, et à peu de frais, ce que l'on ne peut entreprendre aujourd'hui qu'en passant au détroit de Gibraltar, avec de très grandes dépenses, en beaucoup de temps, et au hasard de la piraterie et des naufrages. Ainsi, dans le dessein de rendre le commerce florissant dans notre royaume par de si considérables avantages, et néanmoins ne rien entreprendre que dans la vue d'un succès certain, nous avons, après une discussion fort exacte des propositions qui nous ont été faites pour raison de construction du canal qui doit faire la jonction des deux mers, député des commissaires tirés du corps des gens des trois Etats de ladite province de Languedoc, pour, conjointement avec les commissaires présidens pour nous ès-dits Etats, se transporter sur les lieux avec les personnes intelligentes et nécessaires pour la construction dudit canal, et nous donner leur avis sur la possibilité de l'entreprise : ce qui ayant été exécuté par lesdits commissaires avec beaucoup de circonspection et de connaissance, ils nous auraient donné leur avis sur la possibilité de l'exécution des susdites propositions, et sur la forme et manière en laquelle la construction dudit canal pourroit être faite. Mais, pour agir avec plus de sûreté dans un ouvrage si important, nous aurions résolu d'en faire l'épreuve; et à cet effet, de

faire tirer, par forme d'essai, un petit canal tranché et conduit par les mêmes lieux où la construction du grand canal est projetée. Ce qui aurait été si adroitement conduit, et si heureusement exécuté par l'application du sieur de Riquet, que nous avons tout sujet de nous en promettre avec certitude un fort heureux succès. Mais comme un ouvrage de cette importance ne peut être fait sans une dépense fort considérable, nous avons fait examiner en notre conseil les diverses propositions qui nous ont été faites pour trouver des fonds, sans charger nos sujets de nos provinces de Languedoc et de Guienne de nouvelles impositions, quoiqu'ils fussent plus obligés d'y contribuer, puisqu'ils en recevront les premiers et plus considérables avantages ; et nous nous sommes arrêtés à celles qui nous ont paru les plus supportables et les plus innocentes, à l'exécution desquelles étant nécessaire de pourvoir : A CES CAUSES, et autres considérations à ce nous mouvant, de l'avis de notre conseil, et de notre certaine science, pleine puissance et autorité royale, nous avons dit et ordonné, et par ces présentes signées de notre main, disons et ordonnons, voulons et nous plait, qu'il soit incessamment procédé à la construction du canal de navigation et communication des deux mers Océane et Méditerranée, suivant et conformément au devis fait par le chevalier de Clerville, et par nous arrêté, ci-attaché sous le contre-scel de notre chancellerie ; et qu'à cet effet l'entrepreneur puisse prendre toutes les terres et héritages nécessaires pour la construction dudit canal ; ensemble pour les rigoles de dérivation, magasins de réserve, bords, chaussées, écluses ; lesquelles terres et héritages seront par nous payés aux particuliers propriétaires, suivant l'estimation qui en sera faite par experts, qui seront nommés par les commissaires qui seront par nous députés. Seront pareillement les seigneurs particuliers des fiefs et justices dans le ressort desquelles lesdites terres et héritages seront situés, par nous indemnisés des droits de justice et mouvance, et autres droits seigneuriaux qui leur appartiendront sur lesdites terres et héritages; comme aussi de toutes autres redevances, suivant pareille estimation, qui sera faite par experts et gens à ce connaissant : Quoi faisant, lesdites terres et héritages seront à perpétuité distraits de leurs fiefs et juridictions, pour en composer un fief. Et à cet effet, nous avons créé et érigé, et par cesdites présentes, créons et érigeons en plein fief, avec toute justice, haute, moyenne, basse et mixte, ledit canal de communication des mers, ses rigoles, magasins de réserve, leurs bords de largeur de six toises de chaque côté ; chaussées, écluses et digues d'iceux, depuis la rivière de Garonne jusqu'à son dégorgement dans la mer Méditerranée.

Extrait de l'arrêt du Conseil du Roi du 24 juin 1777, *portant réglement pour la navigation de la rivière de Marne et autres rivières et canaux navigables.*

Article 1er. — Les ordonnances rendues sur le fait de la navigation, notamment celles des eaux et forêts de 1669, et du bureau de la ville de Paris de 1672, et tous autres règlemens sur cette partie, seront exécutés selon leur forme et teneur : sa majesté fait en conséquence défense à toutes personnes, de quelque qualité et condition qu'elles soient, de faire aucuns moulins, pertuis, vannes, écluses, arches, bouchis, gors ou pêcheries, ni autres constructions ou autres empêchements quelconques, sur ou au long des rivières et canaux navigables, à peine de mille livres d'amende et de démolition desdits ouvrages.

Art. 3. — Ordonne pareillement Sa Majesté à tous riverains, mariniers ou autres de faire enlever les pierres, terres, bois, pieux, débris de bateaux et autres empêchements étant de leur fait ou à leur charge dans le lit desdites rivières ou sur leurs bords, à peine de cinq cents livres d'amende, confiscation desdits matériaux et débris, et d'être en outre contraints au paiement des ouvriers qui seront employés auxdits enlèvements et nettoiements, lesquels, après ledit délai passé, pourront être faits, en vertu du présent arrêt, par tous voituriers par eau et mariniers.

Art. 4. — Défend Sa Majesté, sous les mêmes peines, à tous riverains et autres, de jeter dans le lit desdites rivières et canaux, ni sur leurs bords, aucuns immondices, pierres, graviers, bois, paille ou fumiers, ni rien qui puisse en embarrasser et attérir le lit, ni d'en affaiblir et changer le cours par aucunes tranchées ou autrement, ainsi que d'y planter aucuns pieux, mettre rouir des chanvres, comme aussi d'y tirer aucunes pierres, terres, sables et autres matériaux, plus près des bords que de six toises.

Art. 11. — Sa Majesté déclare tous les ponts, chaussées, pertuis, digues, hollandages, pieux, balises et autres ouvrages publics qui sont ou seront par la suite construits pour la sûreté et facilité de la navigation et du hallage, sur et le long des rivières et canaux navigables ou flottables, faire partie des ouvrages royaux, et les prend en conséquence sous sa protection et sauve-garde royale : Enjoint Sa Majesté aux maires, syndics et autres officiers municipaux des communautés riveraines, de veiller et empêcher que lesdits ouvrages ne soient dégradés, détruits ni enlevés, et ordonne que tous ceux qui feroient ou occasionneroient lesdites dégradations ou destructions, seront poursuivis extraordinairement, condamnés en une amende arbi-

traire, et tenus de réparer les choses endommagées.

Arrêté du Gouvernement du 19 ventôse an VI.

(Extrait.)

Art. 10. — Les administrations centrales et municipales et les commissaires du Directoire exécutif établis près d'elles veilleront à ce que nul ne détourne le cours des eaux des rivières et canaux navigables ou flottables, et n'y fasse des prises d'eau pour l'irrigation des terres qu'après y avoir été autorisé par l'administration centrale et sans pouvoir excéder le niveau qui aura été déterminé.

Règlement du 21 juin 1855 pour la police de la navigation sur les canaux. — *Circulaire d'envoi.*

Monsieur le préfet, la navigation sur les rivières et canaux est soumise à des règlements qui, à diverses époques, ont été sanctionnés soit par l'autorité locale, soit par l'administration supérieure. Ces règlements présentent, pour la plupart, des lacunes à remplir, des omissions à réparer, et renferment des dispositions inutiles ou des prescriptions surannées.

L'administration a pensé qu'il convenait d'établir l'uniformité dans cette partie du service, et elle a chargé une commission formée d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées de préparer les bases d'un règlement qui pût servir de type pour les règlements à venir, et aux dispositions duquel seraient rendus conformes ceux qui sont actuellement en vigueur ou dont les projets ont été présentés.

Cette commission a proposé le règlement ci-joint, auquel j'ai donné mon approbation, conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées.

Soumettre la navigation à un régime sagement libéral, en n'interdisant à chacun que ce qui peut nuire à la liberté de tous, assurer et, au besoin, imposer à la batellerie les conditions nécessaires pour obtenir la rapidité et la régularité des transports, en un mot encourager et rendre possible entre les voies navigables et les chemins de fer une concurrence profitable pour le commerce et pour les consommateurs ; tels sont les principes généraux qui ont présidé à la rédaction de ce règlement ; les dispositions qu'il renferme sont divisées en sept titres, où l'on s'est efforcé de classer méthodiquement celles des anciens règlements qu'il a paru utile de conserver et les dispositions nouvelles qu'on a jugé nécessaire d'introduire.

La plupart de ces dispositions se motivent d'elles-mêmes ; un petit nombre d'entre elles seulement nécessitent les explications qui vont suivre.

Le titre premier renferme les conditions à remplir pour naviguer sur les canaux.

Parmi ces conditions, les unes sont tellement absolues, que la circulation doit être interdite à tout bateau qui n'y satisfait pas ; les mariniers qui ne se conforment pas aux autres seront poursuivis pour contraventions de grande voirie et de simple police, selon le cas. Presque toutes sont empruntées aux règlements en vigueur ; seulement on s'est attaché à établir, autant que possible, une règle uniforme pour fixer les dimensions des bateaux par rapport à celles des écluses, et l'on interdit d'une manière absolue les convois qui, sans avantage sérieux pour les bateaux naviguant de conserve, retardent de la manière la plus fâcheuse les bateaux qui naviguent isolément.

Le titre second règle le classement, le trématage et la priorité de passage aux écluses.

Les classes, au nombre de cinq, sont établies d'après la vitesse présumée des bateaux qui y sont compris ; on a néanmoins relégué à la fin de la dernière classe les radeaux, quel que soit leur mode de traction, parce qu'il est à désirer que cette navigation, très gênante sur les canaux, disparaisse progressivement.

Les droits de trématage et de priorité de passage aux écluses s'exercent dans l'ordre même des classes, c'est-à-dire d'après la vitesse ; dans chaque classe, ils sont en outre accordés aux services réguliers et à certains bateaux dont le chargement, soit à raison de sa nature, soit à raison de sa destination, motive cette double faveur.

On n'a réglé d'une manière absolue la vitesse des bateaux dans aucune classe, parce que la constatation de cette vitesse présente trop de difficultés ; mais on impose par des dispositions spéciales le mode de traction et les conditions nécessaires pour que chaque bateau soit toujours en état de marcher sans entraver ceux qui, placés derrière lui, n'ont pas le droit de le dépasser.

Le titre troisième est relatif à la marche des bateaux au passage des écluses et ponts mobiles.

La plupart des anciens règlements interdisent la navigation de nuit, excepté dans des circonstances rares et spécifiées d'avance. C'est là une restriction qui a disparu sur les canaux les plus fréquentés, et qui ne se justifie par aucune considération sérieuse. Le règlement rend partout la navigation libre de jour et de nuit ; seulement, les bateaux qui naviguent de nuit doivent remplir certaines obligations nécessaires pour prévenir les accidents, et on n'accorde le passage de nuit aux écluses qu'aux mariniers qui continuent leur route, pour empêcher qu'à la fin du jour un bateau ne puisse exercer sur les bateaux arrêtés

devant lui un droit de trématage que sa classe ne comporte pas, et s'arrêter ensuite lui-même en avant et à peu de distance jusqu'au lendemain matin.

Sur quelques canaux, l'emploi des chevaux est prescrit pour hâter les manœuvres à l'entrée et à la sortie des écluses ; cet emploi, au contraire, est formellement interdit par d'autres règlements dans l'intérêt de la conservation des ouvrages d'art. L'application de cette mesure présente, en général, plus d'avantages que d'inconvénients. Le règlement reste muet à cet égard ; mais on pourra prescrire ou autoriser l'emploi des chevaux sur les canaux où cette mesure aurait pour effet d'accélérer le mouvement de la navigation.

Le titre quatrième n'est indiqué que par son objet, *passage des souterrains:* chaque canal exige des dispositions spéciales qu'il appartient à MM. les ingénieurs de proposer pour les services dont ils sont chargés.

On doit néanmoins remarquer que, sur les longs souterrains, des heures fixées chaque jour doivent être réservées pour les bateaux qui marchent dans un sens, et d'autres heures pour les bateaux qui marchent dans l'autre sens. Cependant il peut arriver qu'à l'une des extrémités deux bateaux attendent l'heure fixée par le règlement, tandis qu'il n'y a aucun bateau engagé ni dans le souterrain, ni même à une certaine distance de l'extrémité opposée. La télégraphie électrique, en faisant connaître instantanément d'un bout à l'autre du souterrain si la voie est occupée ou libre, permettrait d'affranchir la navigation de retards inutiles. C'est une amélioration que l'administration se borne à indiquer, en appelant sur ce point l'attention de MM. les ingénieurs.

J'adresse directement à MM. les ingénieurs en chef chargés du service des canaux des exemplaires du règlement et de la présente circulaire. Ils devront ajouter, aux dispositions générales que je viens d'approuver, celles qui leur paraîtront devoir être spécialement prescrites pour les lignes ou parties de lignes navigables dont le service leur est confié. Ces dispositions additionnelles ou complémentaires devront être faites sur les exemplaires imprimés et non sur les copies du règlement, afin de faciliter l'examen qui en serait fait par l'administration.

Règlement de police du canal.

TITRE Ier. — Conditions a remplir pour naviguer.

Article 1er. — *Dimensions des bateaux, trains ou radeaux.* — Aucun bateau, train ou radeau circulant sur le canal ne devra excéder les dimensions (1) suivantes, qui seront mesurées de dehors en dehors, y compris le chargement, et sans aucune tolérance.

	LONGUEUR	LARGEUR
Bateaux.............		
Trains ou radeaux.....		

L'enfoncement du bateau au-dessous du plan de flottaison ne devra jamais dépasser (1) toute tolérance comprise. Néanmoins, dans des cas exceptionnels, et notamment pendant les sécheresses, cet enfoncement pourra être réduit par un arrêté du préfet. Avis sera donné de cette réduction par voie de publication et d'affiche, et les bateaux circulant sur le canal devront, dès lors, être allégés de telle sorte que leur tirant d'eau n'excède pas la profondeur ainsi fixée.

La hauteur du bord au-dessus du plan de flottaison sera au moins de 10 centimètres.

La hauteur du bateau, chargement compris, au-dessus du plan de flottaison, n'excédera pas (2) de
à de à

Toutes les fois qu'un bateau, train ou radeau ne satisfera pas aux conditions prescrites par le présent article, le conducteur pourra être tenu de l'arrêter au point qui sera désigné par les agents de la navigation, et il ne pourra le remettre en marche qu'après s'être mis en règle.

Art. 2. — *Devises.* — Les bateaux porteront à la poupe leur dénomination, le nom et le domicile du propriétaire.

Les trains ou radeaux porteront aussi sur une planche le nom et le domicile du propriétaire.

Les inscriptions seront apparentes, en toutes lettres et en caractères ayant au moins 8 centimètres de hauteur. Elles seront peintes ou sur le bordage du bateau ou sur une planche fixée à demeure de manière à ne pouvoir être déplacée.

Art. 3. — *Personnel. Agrès.* — Chaque

(1) La longueur des bateaux, trains ou radeaux, devra en général, être fixée de telle sorte que, dans les écluses, lorsqu'ils touchent le mur de chute, il reste toujours 0m,30 de jeu du côté des portes d'aval, dans toutes les positions qu'elles occupent pendant leur mouvement. La largeur des bateaux doit être moindre de 0m,20 que celle des écluses; mais cette différence sera portée à 0m,40 pour les trains ou radeaux, qui sont plus difficiles à mesurer exactement à cause de leur irrégularité.

Toutefois, à titre de dispositions transitoires, on devra tenir compte du matériel existant.

(1) Cet enfoncement doit être inférieur de 0m,15 à la profondeur d'eau sur le fond normal du canal.

(2) Les hauteurs à indiquer dans cet article seront déterminées d'après la forme et les dimensions des ponts à traverser, et pourront, dès lors, varier sur un même canal suivant le parcours des bateaux.

bateau, train ou radeau aura un marinier au moins à bord.

Il devra, en outre, être muni de tous ses agrès en bon état, et notamment de plusieurs ancres ou de piquets d'amarre, et des cordages nécessaires.

Art. 4. — *Vérification de l'état des bateaux.* — Les conducteurs des bateaux devront les soumettre tous les ans au moins, et plus souvent s'ils en sont requis, à une vérification ayant pour objet de constater qu'ils sont en état de naviguer; que les échelles prescrites par la loi du 9 juillet 1836 et l'ordonnance du 15 octobre suivant sont en cuivre ; qu'elles n'ont subi aucune altération, et que leur point zéro correspond exactement au tirant d'eau à vide. Cette vérification sera faite par les agents et dans les ports désignés à cet effet.

En cas d'urgence, la vérification des bateaux en marche pourra être faite sur un point quelconque du canal par l'ingénieur ou par un agent qu'il déléguera spécialement.

Tout bateau reconnu en mauvais état sera retenu et ne pourra se remettre en marche qu'après avoir été convenablement réparé.

Art. 5. — *Pièces dont tout batelier doit être muni.* — Tout conducteur de bateau, train ou radeau, doit être muni d'une lettre de voiture en bonne forme, et d'un laissez-passer délivré par le receveur des droits de navigation.

Tout conducteur de bateau doit être, en outre, porteur d'un certificat délivré par l'un des agents commis à la vérification dont il est parlé à l'article précédent, et constatant que son bateau est en état de naviguer.

Ces pièces seront représentées à toute réquisition des agents de l'administration.

Art. 6. — *Conditions que doivent remplir les bateaux naviguant de nuit.* — Tout bateau naviguant de nuit aura deux mariniers au moins à bord.

Il sera éclairé par un fanal fixé à l'avant, dont la lumière s'étende au delà des chevaux de halage.

Les mariniers allumeront, en outre, lorsqu'ils en seront requis, un fanal portatif et même deux au passage des écluses.

Les bateaux arrêtés seront aussi éclairés pendant la nuit par un fanal, sur la réquisition des agents du canal, lorsque cette mesure sera jugée nécessaire pour prévenir des accidents.

Art. 7. — *Conduite des chevaux de halage.* — Les chevaux de halage seront toujours conduits par un charretier, qui, s'il n'est pas à cheval, devra se tenir à la tête du premier cheval.

Art. 8. — *Marche simultanée des bateaux.* — Les bateaux ne pourront marcher en convois; ils ne seront ni accouplés ni remorqués.

On pourra néanmoins en attacher deux l'un à la suite de l'autre, quand il sera possible de le faire sans augmenter le nombre de chevaux habituellement employés à la traction d'un seul bateau.

Ne seront pas considérés comme bateaux accouplés ou doublés les bateaux reliés ensemble de manière à former un système invariable, qui n'excède, ni en longueur ni en largeur, les dimensions fixées à l'art. 1er.

TITRE II. — Classement des bateaux. — Bateaux a vapeur. — Service régulier et service ordinaire. — Trématage et priorité de passage aux écluses et ponts mobiles. — Halage.

Article 1er. — *Classement des bateaux.* — Les bateaux sont divisés en cinq classes, savoir :

1re classe. Bateaux mus par la vapeur.

2e classe. Bateaux halés par des chevaux marchant au trot avec relais.

3e classe. Bateaux halés par des chevaux marchant au pas avec relais.

4e classe. Bateaux halés par des chevaux sans relais.

5e classe. Bateaux halés par des hommes, et radeaux halés soit par des chevaux, soit par des hommes.

Art. 2. — *Bateaux à vapeur.* — Les bateaux à vapeur ne pourront être établis qu'en vertu d'une autorisation de M. le ministre des travaux publics, et sous les conditions qu'elle aura déterminées. L'acte d'autorisation indiquera notamment le système des appareils propulseurs et la vitesse maximum.

Les ingénieurs et les agents qu'ils auront délégués à cet effet pourront monter à bord des bateaux à vapeur pour en constater la vitesse et pour apprécier l'effet que la marche de ces bateaux produit sur les berges du canal.

Art. 3. — *Service régulier et service ordinaire.* — Dans les trois premières classes, la navigation est régulière ou ordinaire.

On entend par navigation régulière celle des bateaux qui partent et arrivent à jour fixe et ne s'arrêtent entre les points extrêmes qu'à des ports déterminés.

La navigation ordinaire comprend les autres bateaux et les trains ou radeaux.

Art. 4. — *Service régulier.* — Les services réguliers ne pourront être établis qu'en vertu d'une autorisation, et conformément aux conditions qu'elle aura prescrites.

La demande d'autorisation devra indiquer le nombre de bateaux qu'on se propose d'employer, les lieux et jours de départ et d'arrivée, le mode de traction et les principaux points de stationnement.

L'autorisation sera accordée par le préfet, quand les points de départ et d'arrivée seront compris dans un même département, et par

le ministre, quand ces points extrêmes seront dans des départements différents.

Art. 5. — Les bateaux du service régulier de 1re et de 2e classe porteront à l'avant, en caractères apparents, les mots *service accéléré*.

Ils auront au moins deux mariniers à bord.

Ils arboreront une flamme rouge.

Ils seront, en outre, munis d'une cloche qu'ils devront faire sonner 500 mètres avant d'arriver aux écluses et aux ponts mobiles.

Art. 6. — Les bateaux du service régulier de 3e classe porteront, à l'avant, en caractères apparents, les mots *service non accéléré*.

Ils arboreront une flamme bleue.

Art. 7. — Lorsqu'un entrepreneur de service régulier aura été condammé deux fois dans le délai d'un an pour infraction aux conditions de l'autorisation qu'il aura obtenue, cette autorisation pourra lui être retirée.

Art. 8. — *Service ordinaire.* — Il est défendu de placer sur des bateaux qui n'appartiennent pas à un service régulier tout ou partie des signes distinctifs de ce service.

Art. 9. — *Trématage et priorité de passage aux écluses et ponts mobiles.* — Les numéros des classes des bateaux règlent l'ordre d'exercice du droit de trématage et du droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles.

A égalité de classe, ce double droit est encore exercé dans l'ordre suivant :

Les bateaux affectés à un service de voyageurs ;

Les bateaux chargés pour le service de l'état et des travaux de la navigation ;

Les bateaux du service régulier portant des marchandises.

Dans des circonstances exceptionnelles, certains bateaux pourront encore exercer le trématage en dehors du droit de leur classe ; mais les conducteurs de ces bateaux devront être munis d'autorisations spéciales et individuelles, délivrées par l'ingénieur en chef, et qu'ils seront tenus de représenter à toute réquisition.

S'il devait être dérogé à la règle pour un temps déterminé et par mesure générale en faveur des bateaux chargés de certains objets ou marchandises, et notamment de blés et farines, il y sera pourvu par une décision ministérielle.

En cas de contestation sur l'application des dispositions du présent article, les conducteurs de bateaux seront tenus de se conformer aux ordres de l'éclusier ou de tout autre agent du canal pour la priorité du passage.

Art. 10. — *Halage.* — Tout bateau chargé de cent tonneaux et au-dessus doit être halé par deux chevaux au moins.

Les bateaux d'un tonnage inférieur pourront ne prendre qu'un cheval.

Art. 11. — Quand les bateaux marchant avec relais auront leurs relais à bord, le nombre des chevaux embarqués devra être au moins égal à celui des chevaux à terre.

TITRE III. — BATEAUX, TRAINS OU RADEAUX EN MARCHE. — PASSAGE AUX ÉCLUSES ET PONTS MOBILES.

Article 1er. — *Navigation de jour et de nuit.* — La navigation du canal et le passage aux écluses auront lieu librement le jour et la nuit.

Les ingénieurs peuvent néanmoins interdire la navigation de nuit, à l'époque des gelées et des débâcles, et dans le cas où des avaries survenues soit aux digues, soit aux ouvrages d'art, feraient craindre quelque danger.

Les ingénieurs peuvent aussi rendre la navigation de nuit obligatoire pour tous les bateaux sans distinction, lorsque ces bateaux encombrent les biefs, notamment aux approches et à la suite des chômages.

Art. 2. — *Interruption de la navigation.* — Hors les cas de force majeure, la navigation ne pourra être suspendue que par un acte administratif, qui fixera l'époque et la durée des chômages.

Pendant les chômages, les bateaux pourront circuler à leurs risques et périls dans les parties du canal qui seront restées en eau.

Art. 3. — *Rencontre des bateaux, trains ou radeaux.* — Tout bateau, train ou radeau allant dans un sens doit la moitié de la voie d'eau à tout bateau, train ou radeau allant dans un sens contraire.

Quand les bateaux qui se rencontrent sont l'un chargé, l'autre vide, le bateau vide se range du côté opposé au halage.

Si les bateaux qui se rencontrent sont tous deux chargés ou vides, le bateau montant se tient du côté du halage.

Art. 4. — Dans le trématage, le bateau qui cède le passage doit se ranger du côté opposé au halage et lâcher son trait.

Art. 5. — Lorsqu'un bateau, train ou radeau se présentera dans une partie du canal n'offrant pas une largeur suffisante pour le croisement de deux bateaux, et dans laquelle un autre équipage se trouvera déjà engagé, il sera tenu de s'arrêter et de se ranger pour laisser passer ce dernier.

Des poteaux indicateurs feront connaître les limites entre lesquelles le croisement des bateaux ne peut avoir lieu.

Art. 6. — Tout bateau qui s'arrête doit laisser passer ceux qui le rejoignent jusqu'à ce qu'il se remette lui-même en marche.

Art. 7. — *Passage aux écluses et ponts mobiles.* — Les éclusiers et pontiers n'accorderont, sous aucun prétexte, le passage des écluses et ponts mobiles aux bateaux, trains ou radeaux pour lesquels il ne leur serait pas

représenté de laissez-passer délivré ou visé par le receveur du bureau de navigation le plus voisin. Ils pourront, d'ailleurs, s'assurer d'une manière sommaire que ces laissez-passer sont en rapport avec les chargements. En cas de désaccord, ils le constateront par écrit sur le laissez-passer, afin que la fraude puisse être réprimée ou l'erreur corrigée au premier bureau de perception.

Art. 8. — Avant d'accorder le passage de nuit aux écluses et ponts mobiles, les éclusiers et pontiers devront s'assurer que les bateaux remplissent les conditions prescrites par l'art. 6 du titre Ier, et qu'ils doivent continuer leur route.

Art. 9. — Sauf les exceptions détaillées à l'art. 9 du titre II, les bateaux, trains ou radeaux marchant dans le même sens, passeront les écluses et les ponts mobiles dans l'ordre de leur arrivée.

Art. 10. — Tout bateau, train ou radeau qui, arrivé près d'une écluse, ne pourrait passer immédiatement, devra s'arrêter pour attendre son tour avant le poteau indicateur indiquant la limite du stationnement.

Art. 11. — Tout bateau, train ou radeau qui, arrivé près d'une écluse, aurait refusé de se faire écluser, ne pourra s'opposer à ce qu'un autre bateau, train ou radeau passe avant lui.

Art. 12. — On profitera, autant que possible, de la même éclusée pour faire passer deux bateaux marchant en sens contraire. Les mariniers seront tenus d'exécuter les manœuvres prescrites dans ce but par les éclusiers.

Art. 13. — Aux approches des écluses, ponts et ouvrages d'art, le mouvement des bateaux sera réglé de manière à prévenir tout choc.

Les bateaux seront solidement amarrés à chaque extrémité pendant qu'on les éclusera; on les fera ensuite sortir avec précaution; en aucun cas, on ne les attachera aux portes.

Chaque bateau sera muni de perches pour parer les chocs contre les bajoyers et les portes, et pour aider à la sortie des écluses.

Les patrons et mariniers devront d'ailleurs se conformer ponctuellement à tous les ordres qui leur seront donnés par l'éclusier pour les précautions à prendre lors des manœuvres relatives à l'éclusage.

Art. 14. — Les bateaux, trains ou radeaux ne peuvent rester dans l'écluse que le temps strictement nécessaire pour la manœuvre.

Art. 15. — L'éclusier a seul le droit de manœuvrer les ventelles et les portes d'écluses. Toutefois, il peut être aidé par les mariniers, qui doivent, dans ce cas, se conformer à ses ordres.

TITRE IV. — Passage des souterrains.

Article premier. — . . . .

TITRE V. — Stationnement des bateaux. — Embarquement, débarquement et entrepôt des marchandises. — Mesures d'ordre dans les ports publics et privés. — Réparation des bateaux. — Garage.

Art. 1er. — *Stationnement des bateaux.* — Les bateaux ne peuvent stationner que dans les ports et dans les parties de canal désignées par les ingénieurs.

Le stationnement est dans tous les cas interdit :

(1°) Sur tous les points où le croisement des bateaux ne peut s'opérer;

(2°) A moins de   en amont et en aval des écluses.

Art. 2. — Les bateaux qui stationnent dans les biefs se placent sur un seul rang, du côté opposé au halage.

Art. 3. — Tout bateau en stationnement sera amarré à ses deux extrémités.

Il devra être gardé de jour et de nuit.

Art. 4. — *Embarquement, débarquement et entrepôt des marchandises.* — Il est défendu de charger, décharger et déposer des marchandises ailleurs que dans les ports, à moins d'une permission de l'ingénieur, s'il s'agit d'un seul bateau, ou d'une autorisation de l'ingénieur en chef, s'il s'agit de chargements ou déchargements qui doivent avoir une certaine durée ou une certaine continuité.

Art. 5. — *Mesures d'ordre dans les ports publics et privés.* — Lorsque les ports publics ou privés sont du côté du halage, les bateaux ne peuvent y rester que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement.

Aussitôt que ces opérations sont achevées, ou pendant les interruptions qu'elles peuvent subir, les bateaux doivent s'amarrer du côté opposé.

Art. 6. — Les mariniers, dans les ports publics, se conformeront au règlement particulier de chaque port.

Il est, d'ailleurs, prescrit d'une manière générale :

(1°) D'enlever les gouvernails et de les mettre dans les bateaux ou le long du bord;

(2°) De ranger les marchandises à terre de manière qu'elles occupent le moins d'espace possible;

(3°) De réserver sur le bord du canal un chemin de 4 mètres au moins du côté du halage, et un chemin de 2 mètres au moins du côté opposé;

(4°) De laisser libres les chemins de service réservés sur chaque port, suivant les indications données par les ingénieurs ou par les inspecteurs et gardes-port.

Art. 7. — Les bateaux en chargement ou en déchargement seront placés à quai, dans les ports publics, de préférence à tous autres.

Art. 8. — Il ne peut être déposé dans les

ports publics que des marchandises arrivées par eau ou destinées à être embarquées.

Art. 9. — *Bateaux en réparation.* — Les bateaux à réparer devront être placés sur des cales de radoub.

Les propriétaires des bateaux pourront néanmoins, quand les circonstances l'exigeront, obtenir des ingénieurs la faculté de réparer leurs bateaux sur d'autres points qui leur seront désignés.

Art. 10. — *Garage.* — Les bateaux sans emploi ou qui attendront leur chargement seront garés dans les lieux désignés par les ingénieurs.

Les propriétaires de ces bateaux seront tenus de faire connaître à l'éclusier ou au garde le nom et la demeure des personnes à qui la garde en sera confiée.

TITRE VI. — Interdictions et prescriptions. — Autorisations. — Dispositions diverses.

Art. 1er. — *Interdictions.* — Il est défendu :

(1°) De *jeter* ou *déposer* dans le canal ou sur les dépendances des *immondices*, *pierres*, *graviers*, *bois*, *pailles ou fumiers*, *ni rien qui puisse en embarrasser et atterrir le lit ; d'y planter aucuns pieux, d'y mettre rouir du chanvre ou du lin ; comme aussi d'extraire des pierres, terres, sables et autres matériaux plus près des bords* que 12 mètres (art. 4 de l'arrêt du 24 juin 1777) ;

(2°) De détériorer soit les *digues* ou *ouvrages d'art*, soit les plantations ou récoltes (art. 11 de l'arrêt du 24 juin 1777) ;

(3°) De suivre avec des bestiaux ou des chevaux, autres que ceux employés au halage, les levées du canal ou des rigoles, et autres parties des francs-bords qui ne sont pas grevées de servitude de passage ;

(4°) D'y laisser pâturer les chevaux ou toute autre espèce de bétail ;

(5°) D'y chasser ;

(6°) D'y pêcher autrement qu'à la ligne volante.

Art. 2. — Il est défendu aux *mariniers* et autres :

(1°) *D'embarrasser les ports et gares qui leur sont affectés, de laisser vaguer les soupentes de leurs traits de bateaux, de garer leurs bateaux ou radeaux du côté du halage* (art. 8 de l'arrêt du 24 juin 1777) ;

(2°) D'amarrer les bateaux, trains ou radeaux sur les banquettes plus près de l'arête du canal que 3 mètres ;

(3°) D'attacher aucun cordage aux arbres plantés sur les banquettes ou les francs-bords, et de tenir les cordages élevés au-dessus des banquettes de manière à gêner ou intercepter le passage ;

(4°) De se servir de harpons, gaffes, bâtons ferrés et autres engins en usage sur les rivières, qui pourraient endommager les maçonneries, portes d'écluses et autres ouvrages d'art.

Art. 3. — *Prescriptions.* — Les *riverains mariniers ou autres devront faire enlever*, dans le plus bref délai possible, *les pierres, terres, bois, pieux, débris de bateaux et autres empêchements étant de leur fait ou à leur charge* dans le lit du canal ou sur les bords. Faute de quoi, il y sera pourvu à leurs frais, sans préjudice de l'amende encourue pour la contravention (art. 3 de l'arrêt du 24 juin 1777).

Art. 4. — *Autorisations.* — Dans les traversées des villes, bourgs et villages, et dans les ports publics, nul ne pourra réparer les constructions sises le long et joignant le canal, ou en élever de nouvelles, qu'après y avoir été autorisé, et en se conformant aux alignements qui lui seront donnés par l'administration.

Art. 5. — Tout propriétaire qui, en dehors des villes, bourgs et villages et des ports publics, voudra élever des constructions ou faire des plantations sur ses terrains le long du canal, ne pourra commencer lesdites constructions ou plantations avant que, sur sa demande, le préfet ait fait reconnaître et tracer contradictoirement la limite du domaine public.

Aucune plantation ne pourra, d'ailleurs, conformément à l'art. 671 du Code Napoléon, être faite qu'à une distance de 2 mètres de la ligne séparative du domaine public et des propriétés particulières pour les arbres à haute tige, et à la distance d'un demi-mètre pour les autres arbres et les haies vives.

Art. 6. — Nul ne peut circuler, soit à cheval, soit en voiture, sur les digues du canal, qu'en vertu d'une autorisation de l'ingénieur en chef, qui ne pourra être accordée que dans l'intérêt d'un service public.

Les employés à cheval des contributions indirectes et des douanes, dans l'exercice de leurs fonctions, sont seuls dispensés de cette autorisation.

Art. 7. — Ne pourront être établis qu'en vertu d'une autorisation, toujours révocable, de l'administration, et sous les conditions qu'elle aura déterminées ;

(1°) Les ouvertures ou sorties sur les digues et francs-bords du canal ou des rigoles ;

(2°) Les lavoirs ou abreuvoirs ;

(3°) Les prises d'eau sur le canal ;

(4°) Les égouts dirigés vers le canal ;

(5°) Les ports privés ;

(6°) Les grues, chèvres et autres appareils pour l'embarquement et le débarquement des marchandises ;

(7°) Et tous autres ouvrages qui s'étendraient sur le domaine du canal.

Art. 8. — Les particuliers peuvent, sur le rapport des ingénieurs, et l'administration des contributions indirectes entendue, obtenir l'autorisation, sous des conditions déterminées, d'avoir des barques pour leur usage et

pour l'exploitation de leurs propriétés ; mais il leur est interdit, sous les peines de droit, d'appliquer ces barques au transport des passagers d'une rive à l'autre, avec ou sans rétribution.

Ces barques devront, d'ailleurs, être toujours garées de manière à ne gêner ni la navigation ni le halage.

Art. 9. — Toutes avaries faites aux ouvrages d'art, toutes dégradations des digues et talus seront réparées aux frais de l'auteur desdites avaries ou dégradations, sans préjudice des peines encourues.

Art. 10. — Lorsqu'un bateau, train ou radeau vient à couler à fond, le propriétaire ou patron est tenu de faire, dans le délai qui lui est prescrit par l'agent du canal le plus voisin, les dispositions nécessaires pour le retirer ou remettre à flot.

Faute par lui d'avoir satisfait à cette obligation dans le délai fixé, il y sera pourvu à ses frais par l'agent du canal. Ce dernier fera, d'ailleurs, prévenir sur-le-champ l'ingénieur, et constatera dans un procès-verbal la cause du naufrage, le retard qui en sera résulté pour la navigation, et les dépenses qui auraient pu être faites d'office.

Art. 11. — Tout bateau, train ou radeau abandonné, ou amarré du côté du halage, sans patron ni gardien, sera conduit, par les soins du premier agent de la navigation qui en constatera l'abandon, dans un lieu où il ne gêne pas la navigation.

Cet agent dressera procès-verbal et préposera un homme à la garde dudit bateau, train ou radeau.

Les dépenses faites par application du présent article seront à la charge du propriétaire.

TITRE VII. — Procès-verbaux de contraventions et délits. — Juridictions. — Exécutions d'office et cautions.

Art. 1er. — *Procès-verbaux de contraventions et délits.* — Toutes les infractions au présent règlement et tous autres délits ou contraventions prévus par les anciennes lois et ordonnances seront constatés par procès-verbaux des agents du canal et autres ayant qualité pour verbaliser.

Art. 2. — *Juridictions.* — Les procès-verbaux constatant des contraventions de grande voirie seront déférés au conseil de préfecture.

Les procès-verbaux constatant des contraventions aux dispositions du présent règlement qui ne rentrent dans aucun des cas prévus par les anciennes lois et ordonnances seront déférés aux tribunaux de simple police.

Les procès-verbaux constatant des insultes et mauvais traitements envers les agents de l'administration dans l'exercice de leurs fonctions, et, en général, des délits qui peuvent entraîner une peine corporelle, seront déférés aux tribunaux de police correctionnelle.

Les procès-verbaux constatant, à la fois, et des contraventions prévues aux §§ 1 et 2 du présent article, et des délits spécifiés au § 3, seront déférés en même temps à chacun des tribunaux compétents, et, à cet effet, dressés en autant d'expéditions qu'il y aura de juridictions appelées à en connaître.

Art. 3. — *Exécution d'office et cautions.* — Lorsqu'une exécution d'office aura eu lieu, l'état des frais, vérifié et arrêté par les ingénieurs, sera transmis au préfet, qui délivrera exécutoire du remboursement contre les contrevenants.

Les marchandises et les bateaux seront, d'ailleurs, retenus jusqu'à présentation d'une caution solvable, qui sera chargée d'effectuer ledit remboursement.

Circulaire du ministre des travaux publics du 31 janvier 1865. — Modification de l'art. 7 du règlement de police en ce qui concerne les laissez-passer à délivrer par l'administration des contributions indirectes.

La rigoureuse application de l'art. 7, titre III du règlement précédent qui, à une autre époque, avait été demandée par le département des finances, n'est plus en harmonie avec les facilités données aujourd'hui à la navigation. Non seulement, en effet, la batellerie jouit de la faculté que lui laisse l'art. 12 de la loi du 9 juillet 1836, de payer au départ ou à l'arrivée les droits pour les distances à parcourir ou parcourues sur la partie d'une rivière ou d'un canal imposée au même tarif, mais une tolérance plus récente accordée par l'administration des contributions indirectes, dans l'intérêt du commerce, étend cette faculté à tout parcours effectué ou à effectuer sur des voies de communication soumises à des tarifs différents.

Il convient dès lors, afin d'éviter des difficultés, de modifier la rédaction de l'art. 7 du règlement précité. La rédaction suivante a été arrêtée de concert entre les administrations des contributions indirectes et des travaux publics :

« Les éclusiers et pontonniers n'accorderont, sous aucun prétexte, le passage des écluses et des ponts mobiles aux bateaux, trains et radeaux pour lesquels il ne leur serait pas représenté d'expédition délivrée par les agents des contributions indirectes. »

Les éclusiers se borneront alors à vérifier, par une reconnaissance sommaire des bateaux et des chargements, si l'expédition est applicable.

Circulaire du ministre des travaux publics. — Canaux et rivières canalisées. — Navigation de nuit. — Tarifs des indemnités à accorder aux éclusiers et pontonniers. — 8 mars 1857.

Le passage de nuit aux écluses et ponts mobiles, qui jusqu'alors ne pouvait s'effectuer qu'en vertu d'autorisations spéciales, doit désormais avoir lieu librement, d'après les dispositions contenues dans le règlement général adopté par l'administration pour la police des canaux et rivières canalisées.

Lorsque des autorisations de passage de nuit étaient ainsi accordées, des indemnités étaient allouées aux éclusiers et pontonniers, Ces indemnités étaient à la charge de l'Etat. Les passages de nuit devenant un droit au profit de toute la batellerie, il m'a paru convenable de régler d'une manière uniforme la rémunération qu'il est juste d'accorder aux agents de l'administration en raison du surcroît de travail qui leur est imposé.

Après avoir invité les ingénieurs des différents services de navigation à faire connaître le mode de rémunération suivi dans ces différents services, et pris l'avis du conseil général des ponts et chaussées, j'ai réglé ainsi qu'il suit le montant des indemnités qui seront accordées désormais aux éclusiers et pontonniers pour chaque passage de nuit, savoir :

1° Passage de nuit à une écluse........... 0.40
2° Passage de nuit à une écluse double ou à deux écluses desservies par le même éclusier... 0.60
3° Passage de nuit à un pont mobile....... 0.20

Dans ce tarif ne sont pas compris les écluses qui ont plus de deux sas accolés ni les barrages mobiles. La manœuvre de ces ouvrages et de tous autres placés dans des circonstances particulières devra donner lieu à des propositions spéciales.

4° Le maximum des indemnités annuelles ne devra pas dépasser, pour chaque agent, 150 francs;

5° On comptera comme passages de nuit ceux qui s'effectueront :

Du 1er avril au 1er novembre, de neuf heures du soir à cinq heures du matin;

Et du 1er novembre au 1er avril, de huit heures du soir à six heures du matin;

6° Les passages de nuit seront constatés par des états que tiendront les éclusiers et pontonniers, et sur lesquels seront indiquées la date et l'heure des passages, ainsi que le nom des bateaux.

Ces états seront certifiés par le conducteur et transmis par lui à la fin de chaque mois à l'ingénieur de l'arrondissement, qui fera parvenir à l'ingénieur en chef un état récapitulatif à la fin de chaque trimestre.

Cet état récapitulatif sera annexé au certificat qui sera délivré par ce chef de service au profit des éclusiers et pontonniers, en même temps que les certificats de payement du salaire de ces agents. Ces deux certificats devront toujours être distincts.

J'appelle l'attention de MM. les ingénieurs sur la surveillance générale qu'ils auront à exercer. Il leur sera facile, par la comparaison des heures de passage d'un même bateau aux écluses successives, de s'assurer de l'exactitude des états tenus par les éclusiers et pontonniers.

Je n'ai pas besoin d'ajouter, monsieur le le préfet, qu'il est absolument interdit aux éclusiers et pontonniers d'exiger et même de recevoir aucune rétribution des mariniers. MM. les ingénieurs devront rappeler cette interdiction à ces agents, en leur faisant savoir que toute infraction sur ce point entraînerait leur remplacement immédiat.

Amodiation des produits accessoires des canaux et rivières canalisées. — Parmi les produits accessoires des canaux et rivières canalisées, on range la pêche et les récoltes des francs-bords. Nous ne nous occuperons pas ici de la pêche, ne voulant point démembrer ce sujet et nous traiterons seulement de l'amodiation des francs-bords.

L'administration des produits accessoires des canaux a éte placée par le décret du 23 décembre 1810, dans les attributions du service des ponts et chaussées.

Une circulaire du ministre des travaux publics, du 20 janvier 1833, a donné les premières instructions sur ce sujet. Cette circulaire a décidé que les adjudications des produits accessoires des canaux ne seraient plus soumises à l'approbation du ministre des finances et seraient homologuées par les préfets. Ces adjudications, faites pour plusieurs années, constituent de véritables baux « qui, aux termes des lois des 5 novembre 1790 et 12 septembre 1791 doivent être passés devant les préfets ou sous-préfets, représentant les directoires de districts, dans la forme prescrite pour les baux des biens nationaux. Lorsque l'intérêt du Trésor exige que le bail soit fait sur les lieux, et que le préfet ou le sous-préfet ne peut s'y rendre, une décision du 21 messidor an VIII l'autorise à déléguer le maire pour le représenter.

Une circulaire du ministre des travaux publics du 31 mars 1841 a voulu faire cesser le défaut d'uniformité que présentaient jusque-là les cahiers des charges dressés pour servir à l'amodiation des produits dont il s'agit, et a prescrit un modèle de cahier des charges qu'il est inutile de reproduire.

L'adjudication est faite publiquement, aux enchères et à l'extinction des feux devant le préfet, le sous-préfet et le maire avec le concours d'un agent des ponts et chaussées et d'un agent des contributions indirectes; les agents des deux administrations ainsi que les

gardes et éclusiers ne sont pas admis à concourir à l'adjudication; c'est une sage mesure qui doit être toujours observée dans les cas analogues, afin d'éviter toute cause de suspicion contre l'administration.

Circulaire du ministre des travaux publics du 15 juin 1864.

1° Le décret du 25 mars 1863 ayant chargé l'administration des contributions indirectes de l'encaissement de tous les produits des canaux, des fleuves et rivières navigables et flottables, on supprimera, dans le cahier des charges, les dispositions qui prévoient l'intervention de l'administration des domaines;

2° On modifiera l'art. 23 en ce sens qu'il sera spécifié que le prix du bail sera payé de trois mois en trois mois et d'avance, conformément aux règles particulières établies par la régie des contributions indirectes;

3° L'art. 24 sera modifié et rédigé ainsi qu'il suit :

« Indépendamment du prix du bail porté au procès-verbal d'adjudication, chaque amodiateur sera tenu de payer comptant dans la caisse du receveur des contributions indirectes :

1° A titre de remboursement des frais d'adjudication, 1 1/2 p. 100 du prix de son bail pour une année;

2° Les droits de timbre et d'enregistrement, tant de la minute du procès-verbal d'adjudication, que de l'expédition du procès-verbal et de celle du cahier des charges à lui délivrer. »

L'avance de ces différents frais devra être faite par vous, monsieur le préfet; le remboursement de ces avances se fera comme pour les adjudications de pêche. Je me réfère à cet égard aux instructions contenues dans ma circulaire du 1er décembre 1863.

L'intervention des agents de la régie dans les opérations relatives à l'amodiation des produits des canaux et rivières a donné lieu à certaines difficultés qui ont été résolues par M. le ministre des finances.

S. Exc. a décidé qu'il n'appartient aux employés des contributions indirectes ni de préparer ni de diriger les opérations qui précèdent les adjudications, ce soin incombant exclusivement à l'administration des ponts et chaussées; mais que les agents des contributions indirectes sont tenus de s'assurer si toutes les dispositions nécessaires à la garantie du Trésor sont bien inscrites au cahier des charges, d'assister aux adjudications, de discuter, le cas échéant, la solvabilité des adjudicataires et de leurs cautions, et enfin de percevoir, pour le compte de l'autorité préfectorale, à titre officieux, les frais d'adjudication, etc.

Instruction du directeur général de l'enregistrement du 23 décembre 1876. — D'après cette instruction, les cessions amiables de produits des francs-bords des canaux et rivières navigables, dont le prix, fixé par le préfet sur la proposition des agents du domaine, est encaissé par le service des contributions indirectes, sont dispensées de l'approbation ministérielle toutes les fois que le prix n'excède pas 500 francs et qu'il y a d'ailleurs accord, sur ce prix, entre les directeurs du domaine et des contributions indirectes. — Voyez : *Vente d'objets mobiliers.*

Prises d'eau dans les canaux navigables ou flottables. — A la suite du décret de 1852, dit de décentralisation administrative, on avait pensé que les préfets étaient compétents pour autoriser les prises d'eau dans les canaux navigables. Cette interprétation n'a pas été admise par le conseil d'Etat.

Avis du conseil d'Etat du 6 octobre 1859. — Considérant que le mode d'établissement et le régime hydraulique des canaux ne permettent pas de les assimiler aux cours d'eau navigables et flottables, dont parle le § 1er du tableau D, et pour lesquels seulement le droit de prononcer sur les autorisations de prise d'eau est attribué aux préfets;

Considérant que cette attribution pourrait avoir des inconvénients graves si elle s'étendait aux canaux, dont les moyens d'alimentation sont, en général, si difficiles et si dispendieux;

Considérant que si, sur l'avis de la section de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, l'administration a reconnu la compétence des préfets lorsqu'il s'agit d'autoriser des débarcadères, avec ou sans péage, sur les canaux, bien que le § 7 du tableau D ne fasse mention que des fleuves et rivières navigables ou flottables, c'est à cause du principe qui place sous le même régime les dépendances de la grande voirie, en ce qui touche les mesures de police; que si l'on peut ranger parmi ces dernières les autorisations de débarcadères dont s'occupe le § 7, il convient d'assigner une portée plus grande à des opérations de prises d'eau qui, s'échelonnant de département en département, sur tout le parcours d'un canal, sans système et sans unité de vues, pourraient avoir pour résultat d'altérer ou de compromettre l'utilité de ces voies de transport;

Est d'avis :

Que les autorisations de prises d'eau dans les canaux de l'Etat ne rentrent point dans le cercle de celles qui ont été attribuées aux préfets par le § 1er du tableau D annexé au décret du 25 mars 1852.

En conséquence, les demandes de cette nature doivent toujours être soumises à l'administration supérieure.

Circulaire du ministre des travaux publics du 26 janvier 1860. — Un décret rendu dans les

formes prescrites par l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841, et autorisant une ville à dériver, pour l'approvisionnement de ses fontaines publiques, une partie des eaux alimentaires d'un canal de navigation, ne peut être l'objet d'un recours contentieux de la part du concessionnaire du canal. — Ce décret ne fait pas obstacle à ce que le réclamant fasse valoir les droits qui pourraient résulter en sa faveur de la propriété du canal. — 8 mai 1856.

Exemple d'un cahier des charges de concession de canal. — Les canaux étant rarement rémunérateurs, il est rare que des particuliers ou des compagnies se présentent pour en demander la concession, et c'est à l'Etat surtout que doit être réservé l'établissement de ces importantes voies de communication.

Toutefois, nous avons pensé qu'il serait intéressant pour le lecteur de trouver ici des exemples de cahier des charges pour concession de canal.

Cahier des charges de la concession d'un canal entre Seclin et la Deule, annexé au décret de concession du 22 mars 1856.

Art. 1er. — La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de deux ans, à partir de la notification du décret de concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal d'embranchement de Seclin à la Deule.

Elle ne pourra se prévaloir du montant de la dépense, à quelque taux qu'elle s'élève, pour réclamer aucune indemnité.

Art. 2. — Le canal aura son point de départ au sud de Seclin, à l'ouest de la route impériale n° 25, du Havre à Lille; il aboutira à la Deule, près et en aval du bac de Wavrin, suivant le tracé qui sera approuvé par l'administration.

Art. 3. — Le fond du canal sera établi horizontalement, à $1^m,65$ en contre-bas du niveau des eaux de navigation de la Deule.

Art. 4. — Sa largeur au plafond sera de six mètres, avec talus inclinés à raison d'un de base au moins pour un de hauteur. Les digues auront, non compris les contrefossés, savoir : celle de rive gauche, affectée au halage, six mètres, et celle de rive droite, destinée au marchepied, deux mètres de largeur en couronne; toutefois, dans les parties où la digue de rive droite devra servir de chemin d'exploitation, elle aura la même largeur que l'autre.

Jusqu'à 1,000 mètres de la Deule, il ne sera fait dans la vallée d'autres remblais que ceux des digues, et ces remblais, réduits au strict nécessaire, ne pourront, dans aucun cas, s'élever à plus d'un mètre au-dessus du niveau des eaux de la navigation.

Indépendamment d'un bassin qui sera créé à Seclin et qui formera le port de cette ville, il sera ménagé sur la longueur du canal, deux gares où les bateaux puissent se croiser; l'une de ces gares sera disposée de manière à pouvoir servir, en outre, de bassin de virement.

Art. 5. — La compagnie sera tenue de construire et d'entretenir à ses frais des ponts fixes, pour le rétablissement des communications qui seraient interceptées par le canal.

La largeur de la voie entre les parapets ou garde-corps sera de cinq mètres au moins, pour le pont à construire à la rencontre de la rue de l'Hôpital, à Seclin, et de quatre mètres pour les autres. La distance entre le niveau des eaux de navigation et le sommet de l'intrados des voûtes ou la face inférieure des poutres, sera au moins de $3^m,60$. L'inclinaison des rampes aux abords des ponts ne pourra excéder quatre centimètres par mètre.

Il sera ménagé dans la culée sud de chacun des ponts à construire sur le canal, des chambres de mine, dont les dispositions seront arrêtées, de concert, par le directeur des fortifications et par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Il sera en outre posé, contre les culées desdits ponts, des échelles graduées au moyen desquelles on puisse vérifier en tout temps si le lit du canal est entretenu à la profondeur prescrite, et si le plan d'eau n'est pas relevé au préjudice des propriétés riveraines.

Art. 6. — La compagnie sera tenue d'introduire dans le canal, pour en renouveler les eaux, celles du ruisseau de la Naviette, dérivées de la branche de Martinsort, au moyen d'une rigole. Il lui est interdit d'y jeter des eaux de condensation ou autres provenant des fabriques de Seclin et de Phalempin.

Art. 7. — Elle devra assurer, au moyen d'aqueducs-siphons de dimensions convenables, le passage sous le canal :

(1°) Des eaux chaudes ou insalubres provenant des usines de Seclin, pour les conduire dans le lit de la Naviette, leur émissaire actuel;

(2°) Des eaux de la rigole de desséchement de la vallée de la Haute-Deule.

Le premier de ces aqueducs devra être précédé de bassins d'épuration où les eaux déposeront, avant d'y être introduites, les matières qu'elles tiendront en suspension.

Art. 8. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu, ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Art. 9. — Avant de commencer les travaux, et dans le délai de trois mois à dater de la notification du décret de concession, la compagnie sera tenue de présenter au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, par l'intermédiaire du préfet du dépar-

tement du Nord, le projet du canal et de ses dépendances tel qu'elle se proposera de l'exécuter.

Le ministre autorisera, s'il y a lieu, l'exécution du projet en prescrivant d'y faire les modifications qui auraient été jugées nécessaires.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les changements que l'expérience lui suggérera ; mais elle ne pourra les opérer qu'avec l'autorisation préalable de l'administration.

Art. 10. — La compagnie s'engage à exécuter tous les travaux suivant les règles de l'art et à n'employer que des matériaux de bonne qualité.

Art. 11. — Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal et à toutes ses dépendances, telles que digues, contre-fossés, gares, bassins et rigoles, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 12. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du canal; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 13. — Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrain, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 14. — Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 15. — A mesure que les travaux seront terminés sur les parties de canal, de manière que ces parties puissent être livrées à la navigation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du canal, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du canal.

Art. 16. — Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du canal et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition, dûment certifiée, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 17. — Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le canal, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 18. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur la proposition du préfet du département du Nord, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 19. — Avant la signature du décret de

concession, la compagnie sera tenue de déposer une somme de 20,000 francs en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Le cautionnement sera rendu à la compagnie, conformément à l'art. 20 ci-après.

Art. 20. — Si, dans le délai d'une année à dater de la notification du décret de concession, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du canal, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme de 20,000 francs déposée, ainsi qu'il est dit à l'art. 19, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 21. — Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et des portions de canal déjà mises en circulation.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'Etat.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de canal déjà exécutées, ou qui seraient mises en circulation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

Les dispositions de l'article qui précède, ainsi que celles du présent article, ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 22. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le canal et par ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du canal seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

Art. 23. — La compagnie sera assujettie à tous les règlements existants ou à intervenir pour la police de la navigation et le régime des eaux des canaux.

Elle sera tenue de supporter sans indemnité toutes les conséquences qu'entraîneraient pour elle les changements que l'administration jugerait utile d'apporter dans le régime des eaux de la Haute-Deule, avec laquelle le canal concédé doit être en communication, et notamment un relèvement du plan d'eau qui aurait pour objet d'augmenter la profondeur du mouillage.

Art. 24. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde pour un laps de temps de quatre-vingt-dix neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage ci-après déterminés.

Tout bateau dont le chargement ne donnerait pas lieu à la perception d'un droit au moins égal à celui qui serait dû à vide, sera taxé comme bateau vide.

Les bateaux chargés de marchandises diverses seront imposés proportionnellement, suivant le poids et la nature de chaque partie du chargement.

Tous changements apportés dans le tarif seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et rendues exécutoires par des arrêtés du préfet. Les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai d'un an.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, elle devra, avant de la mettre à exécution, en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Art. 25. — A toute époque, après l'expira-

tion des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'art. 1er pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession du canal. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué. On en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité, qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Art. 26. — A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 16.

Il entrera immédiatement en jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le canal, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, bassins, lieux de chargement et de déchargement, maisons de gardes, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal, et de les employer à rétablir en bon état le canal et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Art. 27. — Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer, qui traverseraient le canal qui fait l'objet de la présente concession, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées, mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du canal, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 28. — Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le canal concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la compagnie.

Art. 29. — La compagnie se soumettra, dans l'exécution du canal, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics, des 20 mars 1849 et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 30. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du canal et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 31. — La compagnie devra faire élection de domicile à Lille.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Nord.

Art. 32. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au conseil d'État.

Cahier des charges de la concession d'un canal de Saint-Dizier à Vassy (avril 1879).

Art. 1er. — Les concessionnaires s'engagent à exécuter à leurs frais, risques et périls, et à terminer dans un délai de quatre ans, à dater du vote de la loi de déclaration d'utilité publique et moyennant une contribution de l'État pour deux tiers dans la dépense d'exécution, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal projeté de Saint-Dizier à Vassy, depuis le canal de la Haute-Marne, près et en amont de l'écluse de Hallignicourt, jusqu'aux usines de Brousseval en amont de Vassy.

Art. 2. — Le canal aura 6 mètres de largeur au plafond et 2 mètres 10 de mouillage; le chemin de halage aura 4 mètres de largeur, sauf dans la traversée des centres habités, sous les ponts fixes et dans certains passages difficiles, où cette largeur pourra être réduite à 2 mètres; la largeur du chemin de contre-halage sera de 1 mètre 50, réduite à 1 mètre dans les circonstances ci-dessus indiquées.

Un garage pour le croisement des bateaux sera établi tous les kilomètres, au moyen d'un élargissement du plafond à 10 mètres; cet élargissement sera pris en entier du côté du chemin de contre-halage, et présentera une longueur franche de 80 mètres, non compris les pans coupés de raccordement.

Les écluses auront 5 m. 20 de largeur et 38 m. 50 de longueur utile mesurée de la corde de l'arc du mur de chute à l'origine de l'enclave des portes d'aval.

Art. 3. — Les concessionnaires seront tenus

de construire des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les communications qui existent actuellement se trouveraient interceptées, et de rétablir et assurer l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par le fait de l'exécution des ouvrages du canal et de ses dépendances.

Les ponts fixes auront, entre les têtes, les largeurs ci-après :

10 mètres pour les routes nationales;

8 mètres pour les routes départementales;

5 mètres pour les chemins vicinaux;

5 mètres pour les chemins de fer à une voie.

Les pentes aux abords ne pourront excéder 0 m. 03 par mètre pour les routes, et 0 m. 05 pour les chemins vicinaux.

La hauteur complètement libre du prisme de passage des bateaux sous le pont, sera de 4 mètres, pour ne pas entraver le passage des bateaux chargés de marchandises encombrantes.

Les ponts mobiles auront une voie charretière de 2 m. 50 et deux trottoirs de 0 m. 75 chacun.

Les passages à section rétrécie sous les ponts auront 5 m. 20 de largeur, s'il y est accolé un aqueduc de décharge et 6 mètres au moins dans le cas contraire.

Art. 4. — Les concessionnaires s'engagent à exécuter tous les travaux suivant les règles de l'art, et à n'employer que des matériaux de bonne qualité.

Art. 5. — Pendant la durée des travaux, qu'ils exécuteront d'ailleurs par des moyens et des agents de leur choix, ainsi que pour l'entretien et la réparation de ces mêmes travaux, les concessionnaires seront tenus de se soumettre au contrôle de l'administration.

Tous les projets de détail seront présentés à son approbation.

Pour chaque projet relatif au tracé du canal, il sera produit :

1° Un plan général à l'échelle de 1/10000;

2° Un profil en long à l'échelle de 1/10000 pour les longueurs de 1/1000 pour les hauteurs dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera au moyen de lignes horizontales disposées à cet effet :

Les distances kilométriques du canal, comptées à partir de son origine.

La longueur de chaque bief.

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à ces dernières.

3° Un certain nombre de profils en travers y compris les profils types du canal.

La position des garages et ports, celles des cours d'eaux et des voies de communication traversées par le canal, des ponts mobiles ou fixes et ouvrages d'art de toute nature, devra être indiquée tant sur le plan que sur le profil en long, sans préjudice des projets spéciaux à fournir pour ces ouvrages.

Pour les projets d'ouvrages d'art, il sera produit tous les dessins nécessaires en plan, coupes et élévations, à l'échelle de un centimètre par mètre au moins, ainsi que les dessins de détail, à une échelle plus grande selon leur nature.

Pour tous les projets, il sera fourni, en outre, un mémoire dans lequel seront justifiées les dispositions essentielles, un devis descriptif, un avant-métré et un détail estimatif.

Art. 6. — Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage et contre-halage, à ses francs-bords, à ses écluses, ports, garages, bassins, etc., ainsi qu'au rétablissement des voies de communication interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la concession.

Les concessionnaires seront mis aux droits du gouvernement pour en poursuivre au besoin l'expropriation, conformément aux lois, dans le cas où ils ne pourraient pas conclure des arrangements amiables avec les propriétaires.

Art. 7. — Les concessionnaires auront droit également de faire les emprunts et dépôts de terre nécessaires à l'exécution des projets approuvés.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômages, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux seront également payés par la concession.

Art. 8. — L'entreprise étant d'utilité publique, les concessionnaires seront investis de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Ils pourront, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'emprunt nécessaires à la confection du canal; ils jouiront, tant pour l'extraction que pour le transport des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par eux d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sans que, dans aucun cas, les concessionnaires puissent exercer des recours, à cet égard, contre l'administration.

Art. 9. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à leur réception en présence de commissaires que l'administration désignera à cet effet, et qui seront chargés de reconnaître si les concessionnaires ont bien rempli les obligations qui leur étaient imposées; il sera procédé également, en présence

des commissaires, à la reconnaissance et à la graduation des échelles métriques que les concessionnaires auront dû faire tracer préalablement sur les bajoyers d'amont et d'aval des écluses, et sur les culées des ponts, aqueducs, déversoirs, réservoirs, etc. Le point zéro de ces échelles correspondra à la profondeur prescrite pour le mouillage, et, dans chaque bief, cette profondeur sera rapportée au busc des écluses et au radier des autres ouvrages d'art. Le but de cette mesure est de donner les moyens de s'assurer si, en tout temps, le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage est constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est pas sensiblement relevée par l'exhaussement de la cuvette, au préjudice des propriétaires riverains.

Les procès-verbaux des commissaires devront être soumis à l'approbation du gouvernement.

Art. 10. — Après l'achèvement des travaux, les concessionnaires feront faire, aux frais de la concession, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et de toutes ses dépendances.

Il sera dressé, en même temps, un état descriptif des ponts, aqueducs, écluses, déversoirs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. Deux expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif seront déposées, l'une au ministère des travaux publics, l'autre aux archives de la préfecture de la Haute-Marne.

Art. 11. — Le canal et ses dépendances seront constamment tenus en bon état, et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les cas de force majeure et les temps ordinaires du chômage, dont la durée ne pourra excéder un mois chaque année, si ce n'est dans des cas exceptionnels, dont l'administration sera juge, et dans lesquels elle pourra être portée à deux mois.

L'état du canal sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration. Les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge des concessionnaires.

Art. 12. — Les concessionnaires seront assujettis aux règlements administratifs qui interviendront pour la police de la navigation.

Art. 13. — Les frais de visite et de réception des travaux seront supportés par les concessionnaires. Ces frais seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet du département, et les concessionnaires seront tenus d'en verser le montant dans la caisse du trésorier-payeur général, pour être distribués à qui de droit.

Art. 14. — Pour indemniser les concessionnaires des dépenses qu'ils s'engagent à faire par les articles précédents, et sous la réserve expresse qu'ils en rempliront toutes les obligations, le gouvernement leur concède pour soixante-cinq ans, à dater du terme fixé par l'art. 1er pour l'exécution de travaux, la jouissance du canal et de ses dépendances.

Cette jouissance se composera de la perception des droits de péage, conformément au tarif ci-annexé; elle se composera aussi de l'exercice du droit de pêche, de la faculté de semer et planter sur les talus, digues, levées et francs-bords du canal, et de celle de concéder, moyennant redevance, soit pour l'établissement de moulins et usines, soit pour l'arrosement des terres, les eaux qui seront reconnues excéder les besoins de la navigation, tous les droits des tiers étant d'ailleurs explicitement et expressément réservés.

Toute concession d'eau pour un usage quelconque n'aura lieu que par déversement superficiel, et l'origine de la prise d'eau sera barrée par un mur en maçonnerie dont le couronnement sera dérasé à 0 m. 05 au-dessous du plan supérieur de la tenue d'eau du canal.

Les eaux qui seront ainsi dérivées pour le service des moulins et usines ne pourront l'être qu'en amont et près des écluses, afin qu'après avoir mis en jeu ces établissements elles puissent être rendues au canal dans le bief immédiatement inférieur.

Après l'expiration de la jouissance accordée aux concessionnaires, le gouvernement s'engage, moyennant les redevances déterminées, à continuer le service des prises d'eau dans toutes les circonstances où la navigation n'en réclamera pas l'usage.

Il est entendu que les bâtiments des usines, magasins, hangars, etc., servant à des exploitations particulières et assis sur des terrains autres que ceux qui seront compris dans les plans approuvés pour l'établissement du canal et de ses dépendances, resteront à perpétuité la propriété des concessionnaires ou de leurs ayants droit.

Art. 15. — A mesure que les travaux seront exécutés dans les différents biefs et que ces biefs et les écluses qui en dépendent pourront être livrés à la circulation, les concessionnaires sont autorisés à percevoir immédiatement, dans l'étendue des parties où ces ouvrages seront terminés et reçus, les droits proportionnels au tarif dont il a été parlé ci-dessus.

Art. 16. — Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes nationales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient la ligne du canal projeté, les concessionnaires ne pourront mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte au-

cun obstacle à la construction ou à la navigation du canal, les frais de ces traversées étant d'ailleurs en entier à la charge de la voie nouvelle.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemins de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le canal projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à une demande en indemnité de la part des concessionnaires du canal qui fait l'objet de la présente concession.

Art. 17. — La contribution de l'Etat dans la dépense sera soldée aux concessionnaires par termes de 400,000 francs au plus, payables le 1er juin et le 1er décembre de chaque année, à partir de la date de la loi d'utilité publique, sur la justification produite par les concessionnaires que les dépenses faites par eux pour les travaux soient au moins de moitié supérieures à la somme déjà payée ou à payer par l'Etat. Ces dépenses ne comprendront pas les frais de traitement ou des indemnités à allouer au personnel permanent employé à l'exécution ou à la direction des travaux, qui restent en entier à la charge des concessionnaires.

Art. 18. — Les justifications des dépenses faites, dont il est parlé à l'article précédent, seront produites un mois avant l'expiration des termes ci-dessus fixés, dans la forme prescrite pour la justification des dépenses des travaux dépendant du service des ponts et chaussées, par les règlements de la comptabilité de ce service.

Art. 19. — Les concessionnaires pourront établir à leurs frais, des agents, tant pour la perception des droits que pour la surveillance des plantations, la conservation des ouvrages et la surveillance de la pêche.

La nomination de ces agents sera soumise à l'homologation du préfet, qui pourra les révoquer sur les propositions des agents de contrôle, en cas de manquement grave aux obligations du service, les concessionnaires entendus.

Ces agents pourront être assermentés, et, dans ce cas, ils auront le droit de verbaliser dans les mêmes conditions que les agents de l'Etat chargés du service de la navigation.

Art. 20. — Les concessionnaires seront tenus de fournir chaque année, pour le 1er avril au plus tard, dans la forme qui sera prescrite par le ministre des travaux publics, la justification du produit brut de la concession pour l'année précédente, et des dépenses de toute nature, tant pour le personnel permanent que pour les travaux d'entretien et de réparation des ouvrages.

Art. 21. — Les concessionnaires auront la faculté, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à l'entreprise.

Les actes auxquels donnerait lieu la formation de cette société ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe de 3 fr.

Art. 22. — Les concessionnaires seront tenus dans les quatre mois qui suivront le vote de la loi d'utilité publique, de verser à la caisse des dépôts et consignations, un cautionnement de 80,000 francs. Ce cautionnement pourra être déposé en numéraire, en inscriptions de rentes sur l'Etat, en bons et autres valeurs du Trésor, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Les quatre premiers cinquièmes de ce cautionnement seront rendus aux concessionnaires et par quart, à mesure qu'une proportion des travaux correspondante aux quatre premiers cinquièmes de l'évaluation primitive, seront exécutés. Le dernier cinquième restera en dépôt à l'achèvement de l'entreprise.

Art. 23. — A l'époque de l'expiration de la concession, l'Etat, par le fait seul de cette expiration, sera subrogé à tous les droits des concessionnaires dans la propriété des terrains désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 10 du présent cahier des charges. Le gouvernement reprendra immédiatement la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

Les concessionnaires seront obligés de remettre en bon état d'entretien le canal, les ouvrages d'art, chemins de halage, levées, bassins, garages, ports, perrés et autres dépendances du canal. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie et arrêt sur les revenus du canal si les concessionnaires ne se mettent pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Les arbres plantés sur les bords du canal ne pourront être abattus dans les dix dernières années de la concession.

Art. 24. — A toute époque de la concession, après l'expiration des quinze premières années, l'Etat aura le droit de racheter cette concession.

Dans ce cas, pour évaluer le prix du rachat, on relèvera les produits annuels nets obtenus par les concessionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué. On en déduira le produit net des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée aux concessionnaires pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur au produit net de la der-

nière des sept années prises pour terme de comparaison.

Art. 25. — Faute par les concessionnaires, après en avoir été mis en demeure, d'avoir construit et terminé le canal dans le délai fixé par l'art. 1er, ou même d'avoir porté successivement leurs dépenses à des sommes telles que le tiers du canal soit achevé au bout de la moitié du temps accordé pour la durée des travaux, et les deux tiers au bout des trois quarts du même temps, faute aussi par eux d'avoir rempli les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, ils encourront la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et de la partie non restituée du cautionnement.

Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à cette mise à prix.

Les concessionnaires évincés recevront des nouveaux concessionnaires la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits ouvrages, matériaux, terrain et partie du cautionnement.

Si l'adjudication, couverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée dans les mêmes formes et sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans succès, les concessionnaires seront définitivement déchus de tous droits, et alors les ouvrages construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, la partie du cautionnement non remboursée deviendront la propriété de l'Etat.

La présente stipulation n'est point applicable au cas où la cause de l'interruption ou de la non confection des travaux proviendrait de force majeure dûment constatée.

Art. 26. — Les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et les concessionnaires sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Haute-Marne, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 27. — La concession ne sera valable et définitive qu'après avoir été ratifiée par une loi.

Art. 28. — Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'enregistrement de 3 francs.

Accepté par le demandeur en concession.

Tarif des droits à percevoir sur le canal de Saint-Dizier à Vassy.

Prix par tonne et par kilomètre.

Minerai de fer, pierres et sables.	0 f. 035
Houilles et cokes.	0 040
Bois, fontes et fers bruts.......	0 050
Marchandises non dénommées..	0 060

Les bateaux vides payeront 0 fr. 50 par kilomètre.

Lorsqu'un bateau sera chargé de moins de 20 tonnes, il payera comme s'il avait ce poids.

JURISPRUDENCE.

1° De la propriété des canaux. — On pourrait croire, au premier abord, d'après les termes de l'arrêt du 24 juin 1777, art. 11, que tous les canaux navigables font partie du domaine public. Il n'en est rien : les canaux navigables sont susceptibles de propriété privée, c'est le cas des canaux construits par des particuliers ou des canaux concédés à titre perpétuel; les canaux appartenant à l'Etat, ceux qui font l'objet d'une concession temporaire, font seuls partie du domaine public; les autres sont seulement affectés à un service public et, comme tels, sont placés sous la surveillance de l'Etat.

Un arrêt du conseil d'Etat du 21 juillet 1870, explique cette jurisprudence.

Le préfet de la Marne, se fondant sur ce que le canal Louis XII, traversant Châlons, avait été affecté pendant quelques années à la navigation, avait déclaré qu'il faisait partie du domaine public et en avait fixé les limites, le conseil a annulé son arrêté de délimitation par les motifs suivants :

Considérant que la ville de Châlons soutenait, devant le préfet du département de la Marne, que le canal, dit canal de Louis XII, avait été établi à ses frais, sur des terrains lui appartenant, et dans l'intérêt exclusif de ses habitants; que, dès lors, elle en était, et n'avait pas cessé d'en être propriétaire; — Que le préfet, se fondant sur ce que le canal dont s'agit était navigable, et sur ce que, dans tous les cas, il avait été affecté à la navigation de 1824 à 1842, a décidé que la portion de ce canal comprise entre la Marne et le canal latéral faisait partie du domaine public, à titre de propriété de l'Etat, et qu'il en a déterminé les limites par son arrêté, en date du 6 février 1866, et en vertu des pouvoirs conférés à l'administration par la loi du 22 décembre 1789 et par l'instruction législative des 12-20 août 1790;

Considérant qu'aucune disposition législative n'a compris les canaux navigables au nombre des biens qui font nécessairement partie du domaine, à titre de propriété nationale, et ne fait obstacle à ce que les

canaux établis par des particuliers ou des communes, demeurent leur proiété, pralors même qu'ils auraient été, dès leur origine, ou seraient postérieurement devenus navigables ; qu'il suit de là que, en présence de la revendication de la propriété du canal dit de Louis XII, faite par la ville de Châlons, le préfet devait surseoir à statuer, jusqu'à ce que les droits prétendus par la ville sur ce canal, tel qu'il se comporte actuellement, aient été examinés par l'autorité compétente; que, dès lors, la ville de Châlons est fondée à demander l'annulation, pour excès de pouvoirs, de l'arrêté précité du préfet du département de la Marne et de la décision ministérielle qui l'a confirmé.

Un canal, construit avec des deniers publics par les ingénieurs de l'Etat, dans le double intérêt de desséchement de marais et de la défense de places de guerre, fait partie du domaine public. — Dès lors, un particulier n'est pas fondé à se prétendre propriétaire dudit canal ni des digues qui en forment une dépendance nécessaire. — 27 mars 1856.

Pour reconnaitre à une ville un droit sur les eaux d'un canal, il ne suffit pas d'établir que la ville existait antérieurement à 1566, mais qu'elle avait dès lors exécuté des travaux et ouvrages pouvant être compris parmi les établissements dans la propriété, possession et jouissance desquels l'édit de 1683 confirme les propriétaires qui rapportent des titres de propriété authentique faits avec les rois, en bonne forme, antérieurement à 1566. — 9 août 1870.

Plusieurs décisions analogues à celle qui est relative au canal Louis XII, ont été prises pour le canal du Lez appartenant à M. de Grave, arrêts du 19 mai 1864. Le sieur de Grave étant propriétaire du canal du Lez aux termes des lettres-patentes du 14 octobre 1666, c'est à tort que le ministre des travaux publics a déclaré que ce canal faisait partie du domaine public et, comme tel, devait être soumis à l'action directe de l'administration; mais il appartient à l'administration, chargée de la police de la grande voirie, de réprimer toute atteinte portée à la liberté et à la sûreté de la navigation sur ledit canal, qui d'après l'acte de concession est affecté à perpétuité au service public de la navigation. Le concessionnaire peut demander que la forme et les conditions de la surveillance soient déterminées par un acte émanant, comme la concession elle-même, de l'autorité souveraine, c'est-à-dire par un décret délibéré en conseil d'Etat. C'est ainsi qu'un règlement spécial a été établi par ordonnance royale du 20 novembre 1814, pour les canaux du Midi, d'Orléans et de Briare, alors concédés à perpétuité; les deux derniers ont été depuis rachetés par l'Etat.

Le canal du Midi, concédé à perpétuité en 1666, confisqué par les lois révolutionnaires, restitué aux anciens propriétaires par la loi du 25 décembre 1814, ne fait plus partie du domaine public, et reste seulement soumis aux règlements concernant la police de la navigation; l'approbation du souverain n'est donc plus exigée pour les changements apportés à ce canal.

Le propriétaire du canal a le droit de grever cet immeuble de servitudes compatibles avec la destination du canal; il peut concéder la faculté d'établir sur ce canal un embranchement révocable pour le cas où il deviendrait nuisible à la navigation. — Cass., 7 novembre 1865.

Le propriétaire d'un canal ne peut être obligé par décision du ministre des travaux publics, à supporter l'établissement sur ce canal d'un ouvrage établi dans un intérêt purement privé, par exemple un pont construit pour l'utilité d'une entreprise d'éclairage au gaz, 30 décembre 1858. Il faudrait opérer dans ce cas comme s'il s'agissait d'une propriété privée. Exemple : l'incorporation à une route nationale des terrains dépendant des francs-bords du canal du Midi constitue une dépossession dont l'indemnité doit être réglée par le jury d'expropriation, 10 avril 1860.

2° Interprétation des actes de concession. — L'autorité administrative est seule compétente pour déterminer le sens et la portée des clauses de l'acte de concession d'un canal de navigation, ainsi que la nature et l'étendue des droits qui ont été conférés aux concessionnaires. — Les modifications apportées pour cause d'utilité publique à l'état d'un canal concédé, telles que l'abaissement du plan d'eau, constituent, non une expropriation, mais un simple dommage, lorsqu'elles doivent avoir pour résultat de changer les conditions de la jouissance des concessionnaires, sans les priver d'ailleurs d'une manière définitive et absolue du droit qui fait l'objet de leur concession ; il appartient dès lors à l'autorité administrative de connaître des demandes d'indemnité qui en sont la conséquence. — 1er mars 1860.

Lorsqu'un arrêté administratif a autorisé la création d'un canal destiné à dériver les eaux d'une rivière navigable, à la charge par le concessionnaire de ne pouvoir, en aucun temps et en aucune manière, prétendre à la propriété exclusive de ce canal, et de n'y former aucun établissement susceptible de nuire à la navigation, il n'appartient pas à l'autorité judiciaire de décider que cet arrêté ne saurait constituer aucun droit utile de navigation aux tiers, et que le concessionnaire seul a le droit de se servir du canal. C'est se livrer à l'interprétation d'un acte administratif qui est hors de la compétence de l'autorité judiciaire. — Cass., 24 février 1864.

La question de savoir si un canal et le droit de pêche dans ce canal ont été et ont pu être compris dans une vente nationale, bien qu'étant de la compétence du conseil de préfecture, ne peut être revendiquée pour cette juridiction par la voie du conflit, lorsqu'elle a déjà été résolue par une décision passée en force de chose jugée. — 27 août 1857.

L'arrêté du gouvernement du 25 thermidor an X, le décret du 4 septembre 1807 et l'ordonnance du 10 juin 1818, relatifs aux travaux, à l'administration et à la concession du canal de l'Ourcq, ne peuvent être interprétés que par l'empereur en conseil d'Etat. — 27 mai 1862.

Lorsque l'administration conteste le sens, la portée et les effets d'un acte de vente nationale sur lequel un particulier fonde ses prétentions à la propriété de parcelles de terrain comprises dans les dépendances d'un canal, l'autorité judiciaire doit surseoir à statuer sur la question de propriété jusqu'à ce que l'autorité administrative ait interprété l'acte de vente nationale et ait reconnu quels étaient, à la date de cet acte, le caractère, les limites et les dépendances du canal. — 13 décembre 1861.

3° Délimitation des canaux. Définition des francs-bords. — On englobe souvent sous le nom de francs-bords d'un canal les digues, talus et chemins de halage qui le bordent. Mais, si l'on veut être exact, il faut réserver le nom de francs-bords à la bande de terre réservée, dans les anciens canaux, le long et en dehors du chemin de halage pour recevoir soit les produits du curage, soit les matériaux d'approvisionnement; cette bande jouissait autrefois, notamment au canal du Languedoc, des mêmes *franchises* que le canal lui-même. Dans les canaux modernes, comme il fallait payer quelquefois très cher les terrains expropriés, on a renoncé aux francs-bords dont l'utilité était médiocre.

Reconnaissance des limites des canaux. — D'après les art. 1 de la loi du 22 décembre 1789, 3 et 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, 1 de la loi du 29 floréal an X, et d'après la loi du 16 fructidor an III, lesquelles lois chargent l'autorité administrative de la conservation du domaine public et notamment de la grande voirie, il n'appartient qu'à cette autorité d'en reconnaître l'étendue et les limites, et, par suite, de décider quels sont les accessoires et dépendances qui font partie d'un canal de navigation, sauf aux tribunaux de statuer sur les réclamations de droits de propriété ou de servitude et sur les indemnités qui peuvent en résulter. — Cass., 3 juillet 1854.

C'est à l'autorité administrative qu'il appartient de reconnaître et de déclarer les limites du domaine public, et notamment les limites des canaux et cours d'eau navigables. — En conséquence l'autorité judiciaire, saisie par un particulier d'une demande en revendication, non seulement de la propriété, mais aussi de la possession d'une zone de terrain que l'administration prétend être une dépendance d'un canal navigable, doit surseoir à statuer jusqu'à ce qu'il ait été procédé administrativement à la délimitation du domaine public au point litigieux. — Mais l'incorporation d'une parcelle de terrain au domaine public, par suite de la délimitation administrative, si elle exclut l'action possessoire, n'a pas pour effet de priver les particuliers des droits qui résultent pour eux, soit de la propriété acquise, alors que le fonds était susceptible de propriété, soit de concessions à eux faites par l'administration. — L'autorité judiciaire est compétente pour juger les questions de propriété de terrains réunis au domaine public, en tant qu'elles n'ont pour but qu'une demande d'indemnité au profit du réclamant, et non la réintégration de sa possession. — 20 mai 1850, 3 avril, 11 mai 1850, 2 août 1860.

Il appartient au préfet de déterminer quelle est la consistance d'un canal de navigation et de déclarer si des îlots situés entre le bras canalisé et le bras non navigable d'une rivière forment une dépendance d'une écluse du canal et sont, par suite, compris dans les limites de cet ouvrage. — La déclaration du préfet que ces îlots font partie du domaine public, ne fait pas obstacle à ce qu'une commune fasse valoir devant l'autorité compétente les droits qu'elle prétendrait avoir sur lesdits îlots, aux termes des art. 560 et 561 du code Napoléon. — 5 mai 1864.

Dans l'affaire précédente, M. le commissaire du gouvernement avait présenté les observations suivantes qu'il est bon de signaler à l'attention des ingénieurs :

« On ne saurait contester et on ne conteste pas, dans l'espèce, le pouvoir qui appartient à l'administration, de reconnaître la consistance du domaine public; de reconnaître, dans l'espèce, si les deux îlots qui séparent le bras canalisé et le bras non navigable de la Sambre sont des dépendances de l'écluse d'Hautmont, et compris, par suite, dans les limites du canal.

« Mais la commune d'Hautmont se pourvoit pour excès de pouvoir, parce que, dans la reconnaissance faite par le préfet des limites du domaine public, elle ne voit qu'un procédé pour la déposséder, sans indemnité, des îlots dont elle se croit propriétaire.

« Le conseil d'Etat se tient en garde, effectivement, contre cet abus possible, qu'il a quelquefois constaté, quelquefois entrevu, du droit de l'administration, droit dont il faut surveiller sans doute, mais dont il faut aussi respecter l'exercice. Vous y regardez de très près, notamment lorsque, sous l'intérêt plus

ou moins vrai du domaine public, vous apercevez, mal déguisé pour votre clairvoyance, l'intérêt financier du domaine de l'Etat. Votre attention est particulièrement éveillée, alors que l'arrêté administratif ne se borne pas à constater la consistance actuelle du domaine public (ce qui réserve le droit possible à indemnité du prétendant à la propriété préexistante), mais fait remonter la reconnaissance jusque dans le passé (ce qui, en fait, peut aller jusqu'à exclure la possibilité de l'indemnité elle même).

« Aussi nous avouons que, dans l'arrêté attaqué par M. le préfet du département du Nord, nous avions été un peu émus de ces mots : *Il est déclaré que de temps immémorial.* Mais voici que M. le ministre des travaux publics, s'appropriant une pensée très nettement exprimée par les ingénieurs, déclare que le but de l'arrêté n'a pas été, que son effet ne saurait être d'apporter un obstacle à ce que la commune d'Hautmont fasse valoir ses droits de propriété. Elle les fera donc valoir ainsi qu'elle avisera. »

Comme exemple d'un arrêté administratif ayant eu pour but d'incorporer au domaine public une propriété privée ne rentrant pas réellement dans la consistance de la voie navigable, nous citerons l'arrêt ci-après du 23 mai 1861 :

Le droit qui appartient au préfet de délimiter le domaine public ne lui confère pas la faculté d'incorporer à un canal de navigation, comme indispensables à sa conservation, des îlots et atterrissements qui n'en faisaient pas originairement partie et dont la propriété est revendiquée devant les tribunaux par un particulier.

Les terrains recouvrant le souterrain d'un canal, et situés à l'intérieur des fossés de délimitation du canal, en sont une dépendance et les dégradations y commises relèvent du conseil de préfecture. — 21 novembre 1861.

Abornement d'un canal. Digues et levées. — Les arrêtés par lesquels le préfet, avec l'approbation du ministre, ordonne l'abornement d'un canal et de ses dépendances, d'après les limites indiquées par d'anciennes ordonnances, ne tranchent pas au profit de l'Etat la question de propriété des terrains compris dans l'abornement et ne font pas obstacle à ce que la question de propriété soit portée devant l'autorité compétente. — La largeur d'une digue peut être déterminée par l'interprétation d'anciennes ordonnances. — 9 août 1855.

Lorsqu'un propriétaire riverain d'un canal, cité devant le conseil de préfecture à la suite d'un procès-verbal dressé contre lui pour avoir fait une plantation le long de la rive et sur la digue de ce canal, allègue pour défense que la plantation a été faite en dehors des dépendances du canal sur un terrain dont il serait propriétaire, le conseil de préfecture peut, sans excéder ses pouvoirs, ordonner une expertise, pour vérifier l'allégation du propriétaire et par conséquent l'étendue des dépendances du canal. — 17 janvier 1867.

Les digues d'une rivière canalisée en sont une partie intégrante et dès lors ne sont pas comprises dans la vente faite nationalement d'un immeuble, lequel, aux termes de l'acte, doit avoir la rivière pour limite. — 20 janvier 1843.

Il y a lieu par le conseil de préfecture de surseoir à prononcer sur une indemnité réclamée pour dommages aux levées d'un canal dont la propriété est contestée, jusqu'à ce qu'il ait été statué, par l'autorité compétente, sur les droits de propriété.

L'autorité judiciaire est incompétente pour connaître d'une demande dirigée contre la compagnie concessionnaire d'un canal de navigation par le propriétaire d'un terrain enclavé, dans le but de faire maintenir le demandeur dans la possession où il serait depuis plus d'un an et jour de passer sur un franc-bord du canal, et d'obtenir des dommages-intérêts à raison du trouble causé à sa jouissance. — Il n'appartiendrait à cette autorité de statuer qu'autant qu'il s'agirait de reconnaître l'existence d'une servitude de passage antérieure à l'affectation du terrain au service du canal, ou constituée dans l'acte de cession du terrain en vue de cette affectation. — 1er juin 1861.

Les levées d'un canal de navigation font partie du domaine public, et il n'appartient qu'à l'autorité administrative de statuer, soit sur les contestations auxquelles peut donner lieu la jouissance dudit domaine, soit sur les indemnités qui peuvent être réclamées à l'occasion de ces contestations.

Prescription des francs-bords. — Les francs-bords d'un canal font-ils partie du domaine public? Le conseil d'Etat semble avoir répondu par l'affirmative, et cela n'est pas douteux du moment que les francs-bords sont utilisés pour l'exploitation ou l'entretien du canal; c'est en tous cas à l'autorité administrative de trancher la question de savoir si les francs-bords rentrent ou non dans la consistance de la voie navigable.

Mais des chambres d'emprunt ou des terrains inutilisés par la voie navigable, ne sont possédés par l'Etat ou le concessionnaire qu'à titre privé; c'est pourquoi la cour de cassation a admis que la propriété des francs-bords d'un canal peut être isolément prescrite contre le propriétaire de ce canal, *arrêt du* 28 *avril* 1846. Cependant, il convient de citer un arrêt de cassation du 16 janvier 1875 :

Les francs-bords ou talus d'un canal de navigation (tel que le canal du Berry) font partie intégrante dudit canal, et sont, à ce

titre, des dépendances du domaine public. — 2° Les détériorations ou dégradations commises sur iceux constituent des contraventions qui doivent être poursuivies et réprimées, comme en matière de grande voirie, par les conseils de préfecture. — 3° Le juge de simple police qui en est saisi, et qui constate que l'art. 479, 10°, du Code pénal n'est pas applicable dans l'espèce, parce que lesdits francs-bords sont des voies publiques et ne peuvent être assimilés aux propriétés rurales, ne doit pas prononcer le relaxe, mais seulement se déclarer incompétent.

Dans une affaire de pêche fluviale, la cour de Dijon a jugé qu'un réservoir d'alimentation du canal de Bourgogne n'était pas une dépendance du canal et faisait partie non du domaine public, mais du domaine privé de l'Etat; cette décision nous paraît basée sur une définition littérale du mot canal, elle ne serait sans doute pas acceptée par le conseil d'Etat; un canal comprend non seulement la grande rigole que suivent les bateaux, mais encore les ouvrages qui font que cette rigole devient canal navigable, ouvrages sans lesquels le canal n'existe pas.

4° Police des canaux navigables. — Il est dressé procès-verbal des infractions au règlement de 1855 et des délits ou contraventions prévus par les anciennes lois ou ordonnances.

Les faits constituant des contraventions de grande voirie sont déférés au conseil de préfecture; les infractions au règlement de police, ne rentrant dans aucun des cas prévus par les anciennes lois et ordonnances, sont déférées aux tribunaux de police.

La distinction s'accentuera par les exemples qui vont suivre. Nous rappellerons seulement ce qui a été dit déjà au mot *Amendes* : si les anciens règlements de grande voirie sont maintenus, les amendes excessives qu'ils imposaient peuvent, depuis la loi du 23 mars 1842, être abaissées au vingtième du chiffre fixé sans tomber au-dessous de 16 fr. Les amendes arbitraires, inscrites dans d'anciens règlements, ne sont plus admises dans le droit actuel, et la loi du 23 mars 1842 a déclaré qu'elles seraient comprises entre 16 et 300 fr.

I. — *Infractions relatives au trématage, à la longueur des trains, au passage des écluses, au stationnement et à l'amarrage des bateaux.* — Les infractions aux règlements faits par l'administration pour assurer la liberté et la sûreté de la navigation, ainsi que la conservation du canal et de ses dépendances, constituent des contraventions de grande voirie. L'arrêt du 24 juin 1777 est donc applicable à ceux qui violent le règlement de police d'un canal dans les dispositions par lesquelles : 1° il détermine l'ordre du passage des bateaux aux écluses en donnant la priorité aux bateaux marchant isolément, ou aux équipages composés d'un moindre nombre de bateaux; 2° il prescrit de conduire les radeaux séparément; 3° il fixe la distance à laquelle les bateaux arrivant à une écluse doivent s'arrêter pour attendre leur tour; 4° il interdit à tout autre qu'à l'éclusier de manœuvrer les ventelles et les portes des écluses; 5° il interdit l'amarrage des bateaux aux portes d'écluse, leur stationnement dans les sas ou avenues d'écluses, et dans des endroits où ils puissent gêner la passe et embarrasser la navigation, et enfin le défaut d'amarrage.

Cela résulte de neuf arrêts du conseil d'Etat du 23 août 1845, et d'autres arrêts des 17 janvier 1849, 6 avril 1850, 13 septembre 1864, 18 mars 1857.

Constitue une contravention de grande voirie, l'infraction à l'arrêté préfectoral qui, dans l'intérêt de la conservation des berges d'un canal, limite la vitesse de la marche des bateaux à vapeur. — 27 juin 1865.

Il y a également contravention de grande voirie dans le refus par un marinier d'alléger son bateau, afin de se conformer au tirant d'eau réglementaire, de satisfaire aux prescriptions relatives au garage des bateaux, au chargement, déchargement, et transbordement des marchandises, 4 mars 1830, 27 février 1836, 28 décembre 1858; de même pour la violation des prescriptions d'un règlement ordonnant que tout bateau doit être amarré à ses deux extrémités et gardé de jour et de nuit. — 4 mai 1859.

II. — *Usurpations.* — Les usurpations commises sur les francs-bords des canaux navigables et des rigoles qui les alimentent constituent des contraventions de grande voirie dont la répression est réservée aux conseils de préfecture. — 11 mai 1850.

III. — *Détournement des eaux d'une rigole.* — Les travaux ayant pour effet de détourner les eaux alimentaires d'un canal de la destination publique qu'elles ont reçue, constituent une contravention de grande voirie qu'il appartient au conseil de préfecture de réprimer. — Les décisions de l'autorité administrative, en cette matière, ne font pas obstacle à ce que le contrevenant forme devant qui de droit telle demande en indemnité qu'il appartiendra. — 22 août 1844.

IV. — *Dégradations aux ouvrages, rigoles et dépendances du canal.* — Un usinier, locataire de la chute d'eau d'une écluse d'un canal, ne peut, sans commettre une contravention de grande voirie, détruire ou dégrader un ouvrage établi dans l'intérêt de la navigation, alors même qu'il soutiendrait que cet ouvrage préjudicierait aux droits qu'il tient de son bail. — 6 mars 1869.

Le fait, par un particulier, d'avoir effectué un dépôt d'herbes et de terre dans le lit d'une rigole constitue une contravention de grande voirie dont la répression appartient au conseil

de préfecture. — L'amnistie accordée par le décret du 6 janvier 1852 pour les contraventions de grande voirie, tout en faisant obstacle à l'application de l'amende, n'empêche pas que le contrevenant soit condamné à l'enlèvement du dépôt, ainsi qu'au coût du procès-verbal et aux dépens. — 25 mars 1852.

Un particulier commet une contravention de grande voirie en jetant sans autorisation des matériaux dans un emplacement affecté à la décharge d'un déversoir compris dans les dépendances d'un canal de navigation.

La condamnation doit être prononcée nonobstant les prétentions du prévenu à la propriété de l'emplacement dont il s'agit. — 23 mai 1861.

Les rigoles alimentaires des canaux de navigation constituent des ouvrages d'art dépendant desdits canaux. — Les dispositions de l'ordonnance de 1669 et de l'arrêt de 1777 qui défendent de faire des fouilles à moins de six toises des rivières et canaux navigables, leur sont dès lors applicables. — Le propriétaire est tenu de réparer les dégradations occasionnées à un canal par suite d'une contravention commise sur un terrain avant son acquisition. — 18 août 1857.

Commet une contravention de grande voirie et doit être condamné à l'amende ainsi qu'à la réparation du dommage, le propriétaire d'un bateau : 1° qui, ayant frappé pendant qu'on l'éclusait, la porte de l'écluse d'un canal, y a occasionné des dégradations; 2° qui a brisé le flanc d'un batelet appartenant à l'administration du canal; 3° dont les chevaux ont écorcé un arbre bordant le chemin de halage. — Dès lors le conseil de préfecture ne peut, en condamnant les contrevenants à la réparation du dommage causé, soit les renvoyer sans aucune amende, soit leur appliquer l'amende portée par l'art. 471 du Code pénal; il doit les condamner à une amende de 16 à 300 fr., conformément à la loi du 23 mars 1842. — 23 août 1845.

Lorsque des dégradations ont été occasionnées par des mariniers au pont-levis d'un canal, c'est avec raison que le conseil de préfecture condamne le maître du bateau à la réparation du dommage. — 29 juin 1844.

V. — *Bateau échoué.* — L'échouage d'un bateau dans un canal, alors que cet accident n'est pas imputable au conducteur, et que celui-ci n'a pas refusé d'obtempérer aux ordres donnés par l'administration pour l'enlèvement des débris, ne constitue pas une contravention à laquelle il y aurait lieu d'appliquer l'amende édictée par les art. 3 et 4 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777. — 30 janvier 1874.

Si l'échouage arrivait par fausse manœuvre ou par infraction aux règlements, il constituerait, suivant nous, une contravention de grande voirie.

VI. — *Obstacle à la circulation sur les digues.* — Le propriétaire d'un battoir à blé a pu être déclaré responsable d'une contravention à l'art. 4 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, commise par des ouvriers préposés par lui à la conduite du battoir qu'il met à la disposition du public. — Ces ouvriers avaient allumé un feu de paille sur le trottoir de la levée du canal : ils déclaraient avoir agi d'après les ordres de leur maître et dans l'accomplissement de leur service. — 17 juillet 1874.

L'abandon d'une voiture sur le chemin de halage d'un canal étant de nature à faire obstacle à la navigation, constitue une contravention de grande voirie prévue par les art. 3 et 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777. Aux termes de ces articles et de l'art. 1er de la loi du 23 mars 1842, le contrevenant est passible d'une amende de 16 à 300 fr. — C'est à tort que le conseil de préfecture se fonde pour acquitter le prévenu sur ce que le fait reproché n'a causé aucune gêne ni aucun retard pour la navigation. — 18 janvier 1862.

VII. — *Dégradations dans des chambres d'emprunt.* — Le fait d'avoir coupé et détérioré des plantations dans des chambres d'emprunt qui ne font pas partie des ouvrages d'un canal, ne rentre pas dans les contraventions de grande voirie dont la répression appartient au conseil de préfecture. — 27 janvier 1859.

VIII. — *Constructions et plantations le long du canal.* — Les constructions faites sans autorisation sur ou le long des rivières ou canaux navigables constituent une contravention de grande voirie prévue par l'art. 1er de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 et entraînant la peine de l'amende ainsi que la démolition des ouvrages indûment exécutés. — 22 février 1850.

Le conseil de préfecture excède ses pouvoirs lorsque après avoir reconnu l'existence d'une contravention que les règlements punissent d'une amende, il n'en prononce aucune contre le prévenu. — Application de ce principe à une espèce où, saisi d'un procès-verbal dressé à raison de plantations faites le long d'un canal de navigation à une distance moindre que celle fixée par l'ordonnance de 1669, titre 28, art. 7, le conseil de préfecture s'était borné à condamner le contrevenant à l'enlèvement des arbres et aux frais du procès-verbal. — 2 août 1848.

Le particulier qui élève des constructions en saillie sur l'alignement d'un canal doit être condamné à les démolir et à payer une amende. — C'est en vain qu'il propose une exception de propriété fondée sur l'existence de l'immeuble antérieure au canal, alors que la date récente des constructions incriminées résulte de ses propres aveux. — 9 février 1860.

IX. — *Passage des voitures et bestiaux sur les digues et chemins de halage.* — Le fait de circuler avec une voiture sur le chemin de

halage d'un canal constitue une contravention de voirie donnant lieu à l'application d'une amende, et c'est à tort qu'un conseil de préfecture se déclare incompétent pour statuer sur le procès-verbal constatant ce fait. — Il doit, en combinant les art. 3 et 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 avec la loi du 23 mars 1842, appliquer une amende comprise entre 16 et 300 fr., et ne peut relaxer le prévenu sous le prétexte qu'en fait aucune dégradation n'aurait été causée aux ouvrages dépendant du canal, 7 février 1873. — Le conseil admettait autrefois une doctrine contraire et ne voyait de contravention dans le passage effectué qu'autant qu'il en était résulté une dégradation des digues ou autres ouvrages dépendant du canal. — 22 décembre 1852, 25 août 1858.

La condamnation à l'amende prononcée par le conseil de préfecture ne fait pas obstacle à ce que l'autorité compétente soit appelée à statuer sur la validité des droits de propriété ou de passage allégués par le contrevenant. — 16 février 1850.

Circuler à cheval sur la digue d'un canal constitue une contravention à l'art. 11 de l'arrêt du conseil des 24 juin 1777, 28 août 1865; de même y faire passer un bœuf. — 2 août 1851.

Mais il n'y a pas contravention lorsque les particuliers, en passant à cheval ou en voiture sur les digues n'ont fait qu'user du droit qui leur était réservé par un acte de vente intervenu entre eux et l'Etat ainsi que par des décisions judiciaires interprétatives dudit acte, 28 juillet 1852, ou par un engagement pris par l'Etat et sanctionné par le jury d'expropriation. — 19 janvier 1854.

X. — *Pacage de bestiaux.* — Tout fait de nature à occasionner des dégradations à des travaux établis dans l'intérêt de la navigation, par exemple le fait d'avoir laissé pâturer des bestiaux sur des ouvrages dépendant d'un canal navigable, constitue une contravention de grande voirie dont la répression appartient au conseil de préfecture. — 28 décembre 1853, 26 mars 1856, 18 février 1854, 2 février 1859, 2 juin 1869.

Les contrevenants sont passibles d'une amende de 16 à 300 fr.; l'amende doit être prononcée contre le même individu autant de fois qu'il y a de contraventions constatées à sa charge. — 14 décembre 1853.

Le fait d'avoir dégradé le talus d'un canal de navigation en y faisant paître des oies constitue une contravention de grande voirie. — 4 janvier 1851.

XI. — *Fauchaison d'herbe.* — Le passage des bestiaux et des voitures et le pacage des bestiaux est toujours considéré par le conseil d'Etat comme de nature à causer des dégradations, et le conseil ne s'inquiète pas si, en fait, ces dégradations se sont produites ou non.

Il n'en est pas de même pour le fait de couper de l'herbe sur les dépendances d'un canal, il ne constitue pas une contravention de grande voirie s'il n'a pas occasionné de dégradations aux terrains et relève alors de la simple police. — Arrêt du 21 novembre 1861.

Le conseil de préfecture doit, sans s'arrêter devant l'exception de propriété, réprimer la contravention qu'un propriétaire riverain de la rigole alimentaire d'un canal de navigation a commise en coupant du fourrage sur des terrains compris dans la largeur attribuée aux francs-bords de la rigole par les actes constitutifs du canal. — 27 février 1862.

XII. — *Recours contre les règlements de police et arrêtés préfectoraux.* — Les mariniers d'un canal ne sont pas recevables à se pourvoir par la voie contentieuse contre la décision par laquelle le ministre des travaux publics, statuant par voie de disposition générale et réglementaire, interdit la circulation, sur le canal, des bateaux non munis d'un gouvernail. — 9 février 1850.

L'arrêté préfectoral et la décision ministérielle qui interdisent à un propriétaire de moulin sur ou attenant la ligne navigable du Loing de faire usage des eaux de la rivière, toutes les fois que ces eaux n'atteindront pas un niveau déterminé, sont pris dans la limite des pouvoirs conférés à l'administration par l'art. 6 du décret du 22 février 1813. Cet arrêté et cette décision ne font pas obstacle à ce que le propriétaire réclame une indemnité devant l'autorité compétente à raison du préjudice que lui occasionneraient leurs prescriptions. — Son refus d'y optempérer constitue une contravention de grande voirie punissable d'une amende, s'il en est résulté une entrave au service de la navigation dans le canal du Loing. — Le conseil de préfecture, statuant sur une contravention à la police des eaux d'un canal, excède les limites de sa compétence en condamnant le contrevenant à des dommages-intérêts envers la compagnie concessionnaire, pour réparation du préjudice pécuniaire qui serait résulté des obstacles opposés au service de la navigation; le conseil ne peut allouer d'indemnité à la compagnie que pour la réparation des dégradations causées au canal par la contravention. — 11 mars 1862.

Un préfet n'excède pas ses pouvoirs en ordonnant qu'un particulier, autorisé précédemment à construire un pont tournant en bois sur le chemin de halage d'un canal, sera tenu de le démolir ou de le reconstruire dans des conditions donnant toute sécurité au passage des chevaux pour le halage. — 5 février 1867.

XIII. — *Le concessionnaire d'un canal ne peut poursuivre directement.* — A moins de clause contraire dans le titre de concession, la compagnie concessionnaire d'un canal de navigation n'a pas le droit de poursuivre di-

rectement et en son nom devant les conseils de préfecture la répression des contraventions de grande voirie commises sur ce canal et sur ses dépendances. — 24 janvier 1861.

L'acte de concession du canal du Midi lui donne spécialement ce pouvoir; du reste, cette compagnie possède le canal et ses dépendances en toute propriété, elle est chargée de les entretenir à ses frais, de sorte qu'elle a droit de s'opposer à ce qu'aucun travail de nature à porter atteinte à la solidité des ouvrages soit exécuté sans son consentement, nonobstant tout arrêté préfectoral. — 18 mai 1870.

Le ministre ne peut, sans excéder la limite de ses pouvoirs, autoriser, dans un intérêt purement privé, une société industrielle à établir un pont au-dessus d'un canal de navigation qui est la propriété du concessionnaire. — Décembre 1858.

XIV. — *Prescription des contraventions.* — D'après l'art. 640 du Code d'instruction criminelle, une amende ne peut être prononcée en matière de contravention de grande voirie, lorsqu'il s'est écoulé plus d'une année depuis la date de la contravention, et cela même dans le cas où le jugement a été retardé par les nécessités de l'instruction ou d'une expertise, 8 mai 1874. — Mais il va sans dire que la prescription annale ne s'applique pas à la réparation pécuniaire du dommage causé par le contrevenant.

Dès lors il y a lieu, dans l'intérêt de la navigation et de la sûreté publique, de condamner le capitaine d'un navire ayant endommagé le pont d'un canal à payer les frais de réparation dudit pont, ainsi que les frais de constatation du dommage, quelle que soit l'époque à laquelle remonte l'avarie. Les intérêts de la somme à laquelle s'élèvent les frais de réparation ne courent pas de plein droit. — 9 mai 1851.

5° **Questions diverses de compétence.** — Nous avons déjà indiqué au cours de cet article les principales règles de compétence. Nous allons les rappeler et les compléter ici.

L'interprétation des actes de concession doit être faite par le chef de l'Etat de qui ils émanent.

Les questions de propriété et de prescription relèvent des tribunaux ordinaires; la délimitation appartient à l'autorité administrative.

Les faits constituant des contraventions de grande voirie relèvent du conseil de préfecture et les autres infractions aux règlements sont portées devant le tribunal de simple police.

Difficultés relatives à l'exécution des travaux. — Toutes les contestations relatives à l'exécution des travaux et à l'interprétation du marché du concessionnaire sont des difficultés relatives à un travail public et il faut les porter devant le conseil de préfecture.

Lorsque le concessionnaire d'un canal, tenu, aux termes de son cahier des charges, de rétablir les communications interceptées par les travaux, change, sans autorisation de l'administration supérieure, l'emplacement indiqué sur les plans parcellaires d'un pont destiné au service d'un chemin vicinal, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les réclamations formées par la commune intéressée.

Le fait, par le fermier des produits de la pêche et des francs-bords d'un canal, d'avoir porté obstacle à la navigation en n'effectuant pas la coupe des herbes en temps utile, constitue une simple inexécution du traité et non une contravention de grande voirie. — 9 juin 1842.

Régime des eaux. — L'infraction d'un arrêté préfectoral qui a fixé le niveau maximum et minimum en amont et en aval du canal de la Scarpe inférieure dépendant du domaine public constitue une contravention de grande voirie, de la compétence exclusive du conseil de préfecture. — Cass., 13 juin 1873.

Canal laissé en chômage. — La loi du 9 floréal an X, combinée avec la loi du 28 pluviôse an VIII, attribue à la juridiction des conseils de préfecture toutes les contraventions relatives à la grande voirie, partant toutes celles qui intéressent la navigation sur les canaux navigables. Le fait d'avoir laissé en chômage un de ces canaux ne rentre donc pas dans la compétence des tribunaux de simple police. — Cass., 8 mars 1872.

Dommages causés par les travaux. — Comme tous les dommages résultant de l'exécution de travaux publics, les dommages causés par l'exécution des travaux d'un canal sont réglés par le conseil de préfecture.

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur la demande dirigée par une commune contre le propriétaire d'une rivière canalisée, à l'effet de faire décider que la chute d'un pont dépendant d'un chemin vicinal doit être attribuée soit à une surcharge du pont par suite du retard apporté par un agent du défendeur à l'ouverture d'une écluse du canal, soit au rétrécissement du lit du canal résultant du défaut d'entretien et de curage. — 19 mai 1864.

Dommages causés par l'exploitation d'un canal. — L'autorité judiciaire est compétente, à l'exclusion de l'autorité administrative, pour connaître de dommages causés à la propriété d'un particulier, riverain d'un canal, par suite d'actes d'exploitation imputés aux agents de

la compagnie, et non par suite de la confection des travaux. — Cass., 17 novembre 1858.

La demande d'une compagnie de navigation, qui tend à faire déclarer la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne civilement responsable du fait de l'agent préposé par elle au service de la navigation, à raison de la faute que celui-ci aurait commise en ouvrant incomplètement la passe d'un barrage mobile ou en ne signalant pas les aiguilles qui en forment la fermeture, — fait qui aurait amené l'échouement d'un bateau, — ne rentre pas dans les demandes d'indemnité pour torts et dommages provenant de l'exécution de travaux publics, et dont il appartient au conseil de préfecture de connaître en vertu de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. — 17 mars 1873, tribunal des conflits.

Contravention à des règlements de salubrité. — La compétence des conseils de préfecture, pour connaître des contraventions aux arrêtés des préfets sur les cours d'eau navigables et flottables n'existe que lorsque ces arrêtés ont rapport à des mesures de grande voirie, mais non lorsqu'ils n'ont uniquement pour objet que des mesures de salubrité publique; dans ce dernier cas, les tribunaux de police sont seuls compétents. — 14 août 1857.

Délit de pêche. — Un délit de pêche, alors qu'il n'a pas été accompagné de dégradation d'ouvrages d'art ou d'obstacle à la navigation, ne peut être assimilé à une contravention de grande voirie. — 16 juillet 1857.

CANIVEAU.

Caniveau, diminutif de *canne*, désignait originairement une pierre dans laquelle on creusait une rigole pour l'écoulement des eaux. Aujourd'hui les caniveaux se font avec deux plans inclinés pavés formant une cuvette à section triangulaire.

Lorsque les caniveaux sont en travers des chaussées, ils prennent le nom de cassis; les cassis, exécutés sans précaution, sont très désagréables pour les voitures qui éprouvent au passage un choc, dangereux surtout pour les véhicules légers et rapides; on fait disparaître cet inconvénient en donnant aux cassis une section non pas triangulaire, mais curviligne, la corde de la courbe devant être assez grande pour que les pentes des revers pavés restent faibles. Grâce à cette précaution, les cassis deviennent inoffensifs.

Lorsque les caniveaux sont accolés à des bordures de trottoirs, il faut se borner à un demi-caniveau; on trouve dans d'anciennes chaussées des caniveaux complets juxtaposés à des bordures de trottoir, il en résulte que les eaux s'étendent transversalement à une distance assez grande de la bordure, et le passage des piétons est gêné.

D'après le règlement sur les permissions de grande voirie, les eaux pluviales sortant des gouttières des maisons doivent être conduites au ruisseau de la route par une gargouille couverte s'il existe un trottoir, et par un caniveau pavé dans le cas contraire.

CANTON.

Chaque arrondissement administratif est divisé en un certain nombre de cantons comprenant chacun un nombre variable de communes. Les villes importantes sont même divisées en plusieurs cantons.

Le canton, dont on trouve l'étymologie dans le vieux mot français *cant*, coin, n'a point de personnalité civile. C'est une simple division administrative.

On remarque les plus grandes variations dans l'étendue et l'importance des divers cantons d'un département.

Il y a une justice de paix par canton; c'est au chef-lieu que s'effectuent les opérations du tirage au sort et de la révision.

Il existe un conseiller général par canton avec un ou plusieurs conseillers d'arrondissement.

Dans quelques départements on a institué des commissions cantonales pour la surveillance des routes et chemins; ces commissions, dont l'existence se comprend lorsqu'elles sont purement consultatives, sont inutiles et même nuisibles lorsqu'on veut les faire participer à la surveillance des travaux.

Dans bon nombre de départements, le canton a été adopté comme subdivision d'agent voyer; c'est, suivant nous, une mauvaise base de répartition, car il y a trop d'inégalités entre les cantons et les limites en sont tracées d'une façon si irrégulière qu'une commune est souvent beaucoup plus près d'un chef-lieu de canton voisin que de son chef-lieu propre.

Une division méthodique doit donc être préférée à la division par cantons; elle n'entraîne aucune espèce d'inconvénients et réalise beaucoup d'avantages ainsi que nous l'a montré une expérience de plusieurs années.

Le mot *canton,* quand il s'agit d'une voie de communication, désigne la longueur de cette voie dont l'entretien est confié à un cantonnier.

CANTONNEMENT.

Le mot cantonnement désigne le coin, la subdivision d'une forêt, d'une rivière.

La pêche fluviale est adjugée par cantonnements qui comprennent des parties déterminées de rivière.

On dit que l'on cantonne un corps de troupes, lorsqu'on répartit ce corps entre plusieurs

villages ou cantons. Le cantonnement désigne l'opération elle-même et le lieu où les troupes sont cantonnées.

CANTONNIERS.

Les cantonniers sont des ouvriers à salaire fixe, payés par l'État, les départements et les communes et chargés d'entretenir d'une manière continue une portion de route ou de chemin appelée canton.

Historique de l'institution. — C'est dans un mémoire du 17 septembre 1775, publié par Trésaguet, inspecteur général des ponts et chaussées, pendant longtemps ingénieur de la Généralité de Limoges, que l'on trouve la première trace de l'organisation des cantonniers.

Trésaguet veut que les chaussées soient « entretenues par l'adjudicataire, journellement et non annuellement, comme cela se pratiquait seulement au printemps et en automne, dans le temps des corvées. » Cet ancien mode de réparations annuelles laissait dépérir les chaussées qui étaient presque continuellement mauvaises et entraînait de grosses dépenses, deux inconvénients faciles à éviter par la réparation immédiate des moindres dégradations, par ce qu'on a appelé depuis la *méthode du point à temps*.

« L'entrepreneur, dit Trésaguet, divisera la partie de route comprise dans son bail en plusieurs cantons, comme de village à village, si la distance n'est pas trop grande pour qu'un homme puisse aller à l'extrémité et revenir en un jour à son domicile; il chargera un ouvrier de veiller sur le canton de tel endroit à tel endroit; il pourra faire marché à l'année ou à la toise courante, pour que cet ouvrier suive la route dans toute la longueur de son canton exactement toutes les semaines, et plus souvent dans les mauvais temps, surtout après de fortes pluies, ou après un orage, une fonte de neige. Cet ouvrier peut à lui seul réparer les petites dégradations qui auront pu se former en si peu de temps et en arrêter les progrès, soit en détournant les eaux, soit en comblant un commencement de ravine ou d'ornière sur les accotements ou sur la chaussée. Il sera facile de trouver un ouvrier qui se charge de ce soin; il n'y a pas d'habitant de la campagne qui ne recherche avec empressement un revenu fixe et assuré toute l'année sans quitter sa résidence, surtout ayant la liberté de faire le travail dont il est chargé à son aise et sans contrainte. »

Le bail d'entretien des routes de la province du Limousin portait que les chaussées seraient entretenues journellement par des cantonniers et non par des ateliers ambulants, ceux-ci ne devant intervenir que dans les cas extraordinaires, pour aider les cantonniers. — Art. 4 du dit bail : « A l'exception des dimanches et fêtes, les cantonniers seront obligés de parcourir chaque jour leur canton en entier, et de réparer, du matin au soir, les plus légères dégradations qui pourraient survenir dans quelques parties de la route que ce soit. »

Une délibération des Etats généraux de Bourgogne, prise le 6 avril 1785, sur le rapport de l'ingénieur en chef Gauthey, reconnait également les avantages de l'institution des cantonniers, qui soulagent le travail pénible de la corvée et qui par des réparations journalières diminuent notablement la quantité des matériaux employés en même temps qu'ils assurent la bonté et la solidité des routes.

Des cantonniers entrepreneurs. — Jusqu'en 1815, les cantonniers des routes, quoique placés sous la surveillance des ingénieurs et conducteurs, n'étaient pas payés directement par l'administration, mais par l'entrepreneur de l'entretien.

Ce système avait l'inconvénient de l'instabilité; aussi l'administration, voulant attirer et conserver les bons ouvriers, résolut-elle de se les attacher directement en les choisissant et en les payant elle-même.

Ce système a produit de bons et de mauvais résultats : le grand écueil de l'institution des cantonniers, c'est l'insuffisance inévitable de la surveillance; à moins de créer un luxe exagéré de conducteurs, de piqueurs, de cantonniers-chefs, on ne peut exercer une surveillance assidue sur les cantonniers, et il y a nécessairement beaucoup de temps perdu par eux; le public a même tendance à faire ce mal plus grand qu'il n'est.

Sans doute, on peut l'atténuer par le système des tâches et des tournées improvisées; mais nous ne pensons pas qu'on arrive à le détruire entièrement.

Dans toutes les industries, l'ouvrier à salaire fixe produit peu de travail; il en est de même pour les cantonniers.

Il n'y a qu'un remède à cette situation, c'est de créer le cantonnier entrepreneur, chargé de tous les travaux d'entretien, fournitures non comprises, payant directement ses auxiliaires et payé lui-même au moyen de décomptes établis sur série de prix.

Ce système présente des difficultés pratiques que nous ne méconnaissons pas, mais qui ne nous paraissent point insurmontables. En tous cas, l'administration pourrait en tenter l'expérience.

Vu les grandes facilités de circulation et de surveillance dont on dispose aujourd'hui, l'expérience donnerait probablement de meilleurs résultats que ceux qu'on a obtenus par l'application du décret du 16 décembre 1811, relatif à l'administration et à l'entretien des routes.

Ce décret, inséré à l'annuaire des ponts et chaussées de 1812, établit deux baux d'entretien à mettre en adjudication et comprenant: l'un la fourniture des matériaux d'entretien, l'autre l'emploi de ces matériaux et les autres travaux de l'entretien. Ce dernier est adjugé à des cantonniers.

Voici les dispositions principales du décret qui nous occupe : aucun individu, s'il n'est maître de poste, ne peut réunir l'adjudication des fournitures et celle des travaux; les adjudications des travaux d'entretien sont faites pour trois ans; l'adjudicataire doit habiter une des communes desservies par le canton; tout cantonnier est tenu d'exécuter chaque jour les réparations et d'employer à cet effet le nombre d'ouvriers nécessaire; les cantonniers assistent à la réception et à la fourniture des matériaux d'entretien.

RÈGLEMENTS ET CIRCULAIRES RELATIFS AUX CANTONNIERS.

Circulaire du Directeur général des ponts et chaussées du 17 juillet 1827. (Extrait.) — Les cantonniers, outre leur service ordinaire déterminé par le règlement qui les concerne, devant être chargés du curage et de l'entretien des fossés, la longueur des stations pour les chaussées d'empierrement et de gravelages doit être fixée par l'ingénieur en chef, proportionnellement aux travaux qu'exige chaque localité.

On doit choisir les cantonniers de manière que leur résidence se trouve à proximité de leurs cantons; il ne faut conserver que ceux qui montrent du zèle, qui aiment leur état et tiennent à honneur de bien entretenir la portion de route qui leur est confiée.

Il est important qu'ils soient employés pendant toute l'année et qu'ils aient l'assurance de garder leur place tant qu'ils rempliront leurs devoirs.

On ne doit point les réunir pendant des mois entiers, comme on le fait dans quelques départements, pour les faire travailler en brigade et loin de leurs cantons; car un ouvrier qu'on détourne de ses occupations journalières et des soins d'entretien qui lui sont confiés n'est plus responsable des dégradations qui se manifestent; et à cet inconvénient se joint celui, beaucoup plus grave, d'affaiblir chez lui le désir de bien faire.

Par suite des mêmes motifs, on doit, autant que faire se pourra, renoncer à l'usage, existant dans quelques localités, de permettre aux cantonniers de faire la moisson; il est vrai que dans cette saison les routes sont généralement dans un état plus satisfaisant, et exigent rarement un emploi de matériaux : mais c'est aussi le temps des orages, et d'ailleurs, de l'instant où ces ouvriers sont chargés du curage et de l'entretien des fossés, il est évident qu'ils auront toujours à s'occuper, même au milieu de l'été. Il serait même convenable et utile de les charger d'ouvrir les fossés neufs aux époques où leur travail n'est pas nécessaire pour l'entretien de la route et le simple curage des fossés. On conçoit facilement quel parti on peut tirer des cantonniers pour ces divers services, si l'on veille avec soin au bon emploi de leur temps.

Il ne suffit pas que les cantonniers soient bien choisis, il faut encore qu'ils soient instruits de leurs devoirs. Il est plus difficile qu'on ne le pense de faire comprendre à un ouvrier les meilleurs moyens à employer pour rendre ses soins et son travail profitables. Pour arriver à ce but, il faut que les piqueurs, les conducteurs et les ingénieurs se fassent accompagner, dans leurs tournées, par chaque cantonnier, dans l'étendue de son canton; qu'ils saisissent cette occasion de leur montrer ce qu'ils ont fait de bien et de mal, et de leur donner, pour ainsi dire, quelques leçons d'application. L'ingénieur en chef lui-même ne doit pas dédaigner de descendre à ces détails, et de profiter de ses tournées annuelles pour faire connaître à tous leurs devoirs et les meilleurs moyens de les remplir.

On doit veiller à ce que les cantonniers soient munis des outils prescrits par le règlement, et faire joindre à ces outils des trapèzes formés de quatre fortes lattes indiquant les dimensions des fossés.

Règlement du 10 février 1835, pour le service des cantonniers. — Art. 1. — *Définition du service des cantonniers.* — Les cantonniers sont chargés des travaux de main-d'œuvre relatifs à l'entretien journalier des routes, sur une certaine étendue de route qui prend le nom de *canton*.

Ils doivent obéissance, pour tout ce qui a rapport à leur service, aux ingénieurs, conducteurs et autres agents de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 2. — *Nomination des cantonniers.* — Les cantonniers sont nommés et congédiés par l'ingénieur en chef, sur la proposition de l'ingénieur ordinaire.

La liste de ces ouvriers est remise par l'ingénieur en chef au préfet, qui peut exiger le renvoi et le remplacement de ceux sur le compte desquels il aura reçu des renseignements défavorables.

Art. 3. — *Conditions d'admission.* — Pour être nommé cantonnier, il faut :

1° Avoir satisfait aux lois sur la conscription, et ne pas être âgé de plus de quarante-cinq ans;

2° N'être atteint d'aucune infirmité qui puisse s'opposer à un travail journalier et assidu;

3° Avoir travaillé dans des ateliers de construction ou de réparation de routes;

4° Etre porteur d'un certificat de moralité délivré par le maire de la commune ou le sous-préfet de l'arrondissement.

Les postulants qui sauront lire et écrire seront préférés.

Art. 4. — *Cantonniers-chefs.* — Tous les cantons de route d'un département seront répartis en circonscriptions contenant chacune au moins six cantons : les six cantonniers formeront entre eux une brigade; l'un d'eux sera *cantonnier-chef*; il devra savoir lire et écrire et il sera choisi parmi les cantonniers qui se seront distingués par leur zèle, leur bonne conduite et leur intelligence.

Les cantonniers-chefs auront une station plus courte que celle des autres cantonniers, pour qu'il leur soit possible de vaquer aux devoirs spéciaux qui leur sont imposés.

Ils accompagneront les conducteurs et piqueurs dans leurs tournées.

Ils prendront connaissance des ordres qui seront donnés par ces agents aux cantonniers de leur brigade, et ils veilleront à ce que les ordres reçoivent leur exécution.

Ils parcourront en conséquence toute l'étendue de leur circonscription au moins une fois par semaine, en faisant varier les jours et les heures de leurs visites pour s'assurer de la présence des cantonniers; ils les guideront dans leur travail; ils rendront compte aux employés de l'administration sous les ordres desquels ils seront plus spécialement placés, et ils fourniront aux ingénieurs tous les renseignements qui leur seront demandés.

Ils pourront être momentanément employés à surveiller l'exécution et à tenir les attachements des travaux de repiquage des chaussées pavées, et à diriger des ateliers ambulants.

Art. 5. — *Signes distinctifs des cantonniers.* — Les cantonniers porteront une veste de drap bleu et un chapeau de cuir, autour de la forme duquel sera écrit en découpure, sur une bande de cuivre, de 0m,28 de longueur et de 0m,055 de largeur, le mot *cantonnier.*

Les cantonniers-chefs porteront en outre au bras gauche un brassart conforme au modèle arrêté par l'administration.

Il sera remis en outre à chacun de ces ouvriers un signal ou guidon formé d'un jalon de 2m,00 de longueur, divisé en décimètres, ferré par le bas et garni par le haut d'une plaque en forte tôle de 0m,24 de largeur, et de 0m,16 de hauteur, sur chacune des faces de laquelle sera indiqué en chiffre de 0m,08 de hauteur le numéro du canton.

Ce guidon sera toujours planté sur la route à moins de 100 mètres de distance de l'endroit où travaillera le cantonnier.

Art. 6. — *Du travail des cantonniers.* — Le travail des cantonniers consiste à maintenir ou à rétablir la route chaque jour, et, autant que possible, à chaque instant, de manière à ce qu'elle soit sèche, nette, unie, sans danger en temps de glaces, ferme et d'un aspect satisfaisant en toute saison.

A cet effet, ils devront, suivant les ordres et les instructions qui leur sont donnés au besoin :

(1°) Assurer l'écoulement des eaux au moyen du curage des casssis, gargouilles, arceaux, et de petites saignées faites à propos partout où elles seront nécessaires, en observant que ces saignées ne devront jamais être faites dans le corps de la chaussée;

(2°) Faire en saison convenable les terrasses pour ouvrir ou entretenir les fossés, régler les accotements et talus, jeter des terres excédantes sur les terrains voisins s'il n'y a pas d'opposition, ou les emmétrer pour faciliter leur mesurage ou leur enlèvement;

(3°) Enlever, dans le plus court délai possible, au rabot ou à la pelle, les boues liquides ou molles sur toutes la largeur de la chaussée, quand même il n'y aurait ni flaches ni ornières, et accumuler jusqu'à nouvel ordre, sur l'accotement, ces boues en tas réguliers pour être mesurés s'il y a lieu;

(4°) Régaler ces boues, lorsqu'elles seront sèches, sur les accotements qui auront perdu leur forme ou qui auront plus de 4 centimètres de pente en travers, et jeter le surplus sur les champs voisins, s'il n'y a pas d'opposition;

(5°) Redoubler de soin aux approches de l'hiver pour l'exécution de ce qui est prescrit aux deux paragraphes précédents, afin d'éviter des bourrelets de terres gelées.

(6°) Dans les temps secs, enlever la poussière et la déposer sur les accotements.

(7°) Déblayer les neiges sur toute la largeur de la route, ou au moins de la chaussée, notamment aux endroits où elles s'accumulent et gênent la circulation; les jeter immédiatement sur les champs voisins, s'il est possible, ou les mettre en tas sur les accotements, de manière à indiquer aux conducteurs de voitures l'emplacement de la voie ;

(8°) Casser les glaces de la chaussée et les enlever, et répandre du sable et des gravats, notamment dans les côtes et les tournants trop brusques;

(9°) Casser aussi les glaces des fossés et les enlever dans les endroits où elles s'accumulent de manière à faire craindre une inondation de la route lors du dégel;

(10°) Au moment du dégel, favoriser l'écoulement des eaux, et enlever les fragments de glaces, les boues et les immondices, afin que les effets de ce dégel nuisent le moins possible au roulage et à la route;

(11°) Rassembler, casser, emmétrer, en tas distincts et d'une forme particulière, toutes les pierres errantes, mobiles, saillantes ou seulement apparentes, lorsqu'elles auront trop de volume, et celles qui seraient à proximité dans les champs voisins et dont on pourrait disposer pour les approvisionnements de la route;

Casser les matériaux destinés à l'entretien, quand ce cassage ne devra pas être fait par l'entrepreneur de la fourniture;

(12°) Couper ou arracher les chardons ou autres mauvaises herbes, notamment avant leur floraison;

(13°) Débarrasser la chaussée des pierres errantes et de tout ce qui peut porter obstacle à la circulation;

(14°) Nettoyer et débarrasser des terres, plantes et corps étrangers, les plinthes, cordons et parapets des ponts, ponceaux et autres ouvrages d'art;

(15°) Veiller à la conservation des bornes kilométriques, des poteaux indicateurs, et des repères de nivellement établis sur la route;

(16°) Cultiver et soigner les plantations qui appartiennent à l'Etat, veiller à leur conservation et à celle des plantations des particuliers, redresser provisoirement tous les jeunes arbres penchés par le vent, et faire généralement partout ce que le bien de la route exige, conformément aux instructions plus particulières qui seront données par les ingénieurs des localités pour l'exécution des dispositions générales ci-dessus.

Art. 7. — *Emploi des matériaux.* — Sur les routes à l'état d'entretien, les cantonniers se conformeront, pour l'emploi des matériaux, aux dispositions suivantes :

Ces matériaux seront mis en œuvre au fur et à mesure du besoin, en choisissant toujours pour leur emploi les temps humides, et en évitant surtout les rechargements généraux et les jets de pierres à la volée.

Pour procéder régulièrement, on aura soin de marquer en temps de pluie les flaches et les traces de voitures qui altéreraient sensiblement la forme de la chaussée.

Ces parties dégradées seront nettoyées et piquées particulièrement sur les bords; mais seulement jusqu'à la profondeur nécessaire pour assurer la liaison des matériaux.

Les matériaux provenant du piquage seront purgés de terre et cassés s'il est nécessaire, avant d'être employés.

On opérera le remplissage des flaches ou traces de voitures, tant avec ces débris qu'avec la quantité nécessaire de matériaux neufs reçus par l'ingénieur. Ils seront battus avec soin, de manière à ce qu'ils fassent corps avec les couches inférieures, et ils seront ensuite arrasés suivant la forme de la chaussée.

Les parties, ainsi restaurées, devront être entretenues avec un soin particulier, jusqu'à ce qu'elles soient complètement affermies.

Quant aux routes qui ne sont pas à l'état d'entretien, et sur lesquelles néanmoins le roulage est établi, on s'attachera à les maintenir en aussi bon état que possible, en employant, avec les soins qui viennent d'être indiqués, les matériaux dont on pourra disposer.

On observera d'ailleurs d'arracher les pierres trop grosses et les bordures saillantes qui deviendraient une cause de dégradation, et on ne les remettra en œuvre qu'après les avoir réduites en fragments de grosseur convenable.

Les rechargements plus ou moins étendus à faire sur les routes dégradées seront ordonnés par l'ingénieur qui désignera également les matériaux à y employer. Les flaches et ornières à recharger devront être préalablement purgées de boue et de terre, et leur surface sera ensuite piquée sur 4 à 5 centimètres de profondeur. L'on observera d'ailleurs de ne répandre les matériaux que par couches de 5 à 6 centimètres qui seront battues et affermies avec soin.

Art. 8. — *Tâches à remplir.* — Pour exciter et soutenir l'activité des cantonniers, les ingénieurs, les conducteurs ou les piqueurs leur assigneront des tâches à remplir dans un temps donné, toutes les fois que les circonstances locales le permettront.

L'indication sommaire de ces tâches sera inscrite sur la partie du livret réservée aux ordres de service.

Les travaux ainsi prescrits seront un des principaux objets de la surveillance, tant des chefs immédiats des cantonniers que de MM. les maires et commissaires voyers.

Art. 9. — *Fixation des heures de travail.* — Du 1er avril au 1er octobre, les cantonniers seront sur les routes, sans désemparer, depuis six heures du matin jusqu'à six heures du soir. Le reste de l'année, ils y seront depuis le lever jusqu'au coucher du soleil. Ils prendront leur repas sur la route aux heures qui seront fixées par l'ingénieur en chef. La durée totale des repas n'excédera pas deux heures dans les plus longs jours de travail.

Art. 10. — *Déplacement des cantonniers.* — Les cantonniers pourront être déplacés, soit isolément, soit en brigades, lorsque les besoins de service l'exigeront impérieusement, pour être dirigés sur les points qui leur seront indiqués.

Ces déplacements ne devront jamais avoir lieu que sur un ordre exprès de l'ingénieur.

Art. 11. — *Présence obligée des cantonniers en temps de pluies, de neige, etc.* — Les pluies, les neiges ou autres intempéries ne pourront être un prétexte d'absence pour les cantonniers; ils devront même, dans ces cas, redoubler de zèle et d'activité pour prévenir les dégradations et assurer une viabilité constante dans toute l'étendue de leurs cantons; ils seront autorisés néanmoins à se faire des abris fixes ou portatifs qui n'embarrassent ni la voie publique ni les propriétés riveraines, et qui soient à la vue de la route, à moins de 10 mètres de distance, pour qu'on puisse toujours constater la présence de ces ouvriers.

Art. 12. — ***Assistance gratuite aux voyageurs.***

— Les cantonniers doivent porter gratuitement aide et assistance aux voituriers et voyageurs, mais seulement dans le cas d'accidents.

Art. 13. — *Surveillance sur les contraventions en matière de grande voirie.* — Pour prévenir autant que possible les délits de voirie, les cantonniers devront avertir les riverains des routes qui, par des dispositions quelconques, feraient présumer qu'ils pourraient se mettre en contravention. Ils auront l'œil, en conséquence, sur les réparations, constructions, dépôts, anticipations et plantations qui auraient lieu, sans autorisation, sur la voie publique, dans l'étendue de leurs cantons. Ils devront signaler ces contraventions aux agents de l'administration, lors des tournées de ces agents, ou même les leur faire connaître immédiatement, soit par correspondance, soit par l'intermédiaire des cantonniers-chefs.

Art. 14. — *Outils dont doivent être pourvus les cantonniers.* — Chaque cantonnier sera pourvu à ses frais :

D'une brouette;

D'une pelle en fer;

D'une pelle en bois;

D'un outil dit *tournée*, formant pioche d'un côté et pic de l'autre;

D'un rabot de fer;

D'un rabot de bois;

D'un râteau de fer;

D'une pince en fer;

D'une masse en fer;

Enfin, d'un cordeau de 20 mètres.

Les cantonniers-chefs devront être pourvus, en outre, de trois nivelettes ou voyants, d'un niveau à perpendicule gradué, pour indiquer les pentes, et d'un double mètre.

Art. 15. — *Outils d'espèce particulière à fournir par l'administration.* — Il sera remis à chaque cantonnier un anneau en fer de 6 centimètres de diamètre, pour qu'il puisse reconnaître si le cassage de la pierre qu'il aura à répandre sur la route est fait conformément aux prescriptions du devis.

Art. 16. — *Fourniture d'outils aux cantonniers à titre d'avance.* — Il pourra être fourni, *à titre d'avance*, aux cantonniers qui n'auraient pas le moyen de se les procurer, les outils qui leur manqueraient. Le remboursement de la valeur de ces outils sera assuré à l'administration par des retenues successives qui, sauf le cas de renvoi d'un cantonnier, ne pourront excéder le sixième du salaire mensuel.

Art. 17. — *Entretien des outils.* — Les cantonniers maintiendront constamment leurs outils dans un bon état d'entretien. S'ils se rendaient coupables de négligence à cet égard, il y serait pourvu d'office par l'administration, qui se rembourserait de ses frais comme il est dit à l'art. 16.

Les outils ne devront être portés à la réparation que dans les intervalles des heures de travail. Les excuses d'absence motivées sur la nécessité de remettre les outils en état ne seront point admises.

Art. 18. — *Livrets des cantonniers.* — Chaque cantonnier sera porteur d'un livret conforme au modèle joint au présent règlement. Ce livret sera destiné à recevoir les notes sur le travail et la conduite de ces ouvriers, les ordres et instructions qui leur seront donnés, et l'indication des tâches qui pourront leur être assignées. Il devra être représenté par eux aux agents chargés de la surveillance des routes, toutes les fois qu'ils en seront requis, sous peine d'une retenue d'une journée de salaire pour chaque fois qu'ils auront négligé de se munir de cette pièce, et d'une retenue triple dans le cas où ils l'auraient perdue.

Art. 19. — *Moyens de constater les absences des cantonniers.* — Les absences et les négligences des cantonniers seront constatées par les ingénieurs et les agents de l'administration employés sous leurs ordres; il en sera fait note par ces agents dans les livrets dont il vient d'être parlé.

Elles pourront aussi être constatées par les gendarmes en tournée, par les maires des communes sur le territoire desquelles les cantons seront situés, et par les commissaires voyers.

Art. 20. — *Congés lors des moissons.* — Dans les temps de moissons, et lorsque la route sera en bon état, les cantonniers pourront obtenir des congés de l'ingénieur ordinaire, sous l'autorisation de l'ingénieur en chef. Ils ne recevront aucun traitement pendant la durée de ces congés, à l'expiration desquels ils devront être exactement rendus à leur poste, sinon ils seront immédiatement remplacés.

Art. 21. — *Remise du livret et des signes distinctifs lors du renvoi d'un cantonnier.* — Lorsqu'un cantonnier sera renvoyé, il fera à l'ingénieur la remise de son livret, de son guidon, de son anneau et des signes distinctifs qu'il aura portés à son bras et à son chapeau. Faute par lui de faire cette remise, il sera opéré une retenue du double de la valeur de ces objets, sur ce qui lui sera dû pour salaire au moment de son renvoi.

Art. 22. — *Classement et salaires des cantonniers.* — Les cantonniers de chaque département seront divisés en trois classes égales en nombre, dont le salaire, pour chacune des classes, sera fixé par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef.

Le classement se fera chaque année par l'ingénieur en chef, sur le rapport des ingénieurs ordinaires, et d'après les services des cantonniers dans le courant de l'année précédente.

Le salaire des cantonniers-chefs sera fixé à un cinquième en sus de celui des cantonniers de première classe.

Art. 23. — *Indemnité de déplacement.* — Les cantonniers qui sortiront de leurs cantons par ordre de l'ingénieur recevront en indemnité un dixième en sus de leur salaire, et un cinquième chaque jour qu'ils auront découché.

Il ne sera point alloué d'indemnité de déplacement aux cantonniers-chefs, si ce n'est dans le cas où ils sortiraient de la circonscription de leurs brigades. Dans ce cas, les indemnités auxquelles ils auront droit seront réglées comme il vient d'être dit pour celles qui seront payées aux simples cantonniers.

Art. 24. — *Encouragements annuels.* — Chaque année, sur le rapport de l'ingénieur en chef, il pourra être accordé, par le préfet, au cantonnier le plus méritant de chaque arrondissement d'ingénieur ordinaire, une gratification qui n'excédera pas un mois de salaire.

Une semblable gratification pourra être également accordée à celui des cantonniers-chefs du département qui pendant l'année aura rendu les meilleurs services.

Art. 25. — *Retenues pour cause d'absence.* — Tout cantonnier qui ne sera pas trouvé à son poste par l'un des agents ayant droit de surveillance sur la route, pourra subir une retenue de trois jours de solde la première fois, de six jours en cas de récidive, et être congédié la troisième fois.

Ceux qui sans s'être absentés n'auront pas assez travaillé pendant le mois, ou qui auront négligé le service dont ils étaient chargés, éprouveront une retenue suffisante pour payer la réparation des dégradations qui seraient résultées de leur négligence.

Une partie de ces retenues pourra être allouée par l'ingénieur en chef, sur le rapport de l'ingénieur ordinaire, au profit de ceux des cantonniers qui, par leur zèle et leur travail, auront mérité des encouragements.

Nota. — Dans bon nombre de départements, ce règlement a été remanié et complété; nous avons cru cependant devoir le reproduire, car il est encore le seul obligatoire pour les routes nationales et renferme, du reste, des dispositions toujours applicables.

Circulaire du 30 avril 1836. — Cette circulaire, sans grand intérêt, donne des instructions sur l'équipement des cantonniers; elle prescrit de renfermer le livret dans une boîte en fer blanc, de forme plate, et munie d'attaches qui permettent de la porter en bandoulière.

Circulaire du ministre des travaux publics du 21 janvier 1856. — *Diminution à opérer dans la main-d'œuvre d'entretien. Suppression des cantonniers-chefs ambulants.* — Si l'extension de la main-d'œuvre a été un bien, si, lorsqu'elle est réellement en rapport avec les besoins de la viabilité, elle fait la force des méthodes actuelles d'entretien, elle en peut devenir aisément aussi le côté faible lorsqu'elle est appliquée avec exagération, et rien ne motiverait mieux les observations critiques dont cette partie du service a été l'objet que l'emploi permanent d'un nombre considérable d'ouvriers isolés qui seraient trop peu occupés et surveillés d'une manière insuffisante.

Le nombre des cantonniers des routes impériales en France est de près de 15,000, et on leur adjoint encore des ouvriers auxiliaires en nombre équivalent à un accroissement d'environ 30 p. 0/0 du personnel des cantonniers. L'étendue moyenne des stations, généralement très réduite, varie d'un département à l'autre, entre des limites fort éloignées, sans qu'on aperçoive toujours bien la cause de ces différences; et l'on a observé que les routes les mieux entretenues ne sont pas toujours celles où il y a le plus de cantonniers.

Il est esssentiel que MM. les ingénieurs s'appliquent à restreindre la main-d'œuvre aux justes proportions qu'elle doit avoir, et qu'ils ne lui fassent pas une part exagérée au détriment des approvisionnements. Cette exagération, presque inévitable au début d'un système nouveau qui réagissait contre l'excès des fournitures, doit être aujourd'hui soigneusement évitée.

L'organisation actuelle du service me paraît renfermer tous les éléments essentiels d'une bonne surveillance; seulement, j'ai observé qu'ils n'étaient pas tous mis en valeur d'une manière suffisante. Une applicalion plus étendue du système des tâches et la constatation régulière du travail des cantonniers, recommandée par la circulaire du 31 août 1852, sont des moyens très efficaces de rendre ce travail plus productif. J'insiste donc pour que les prescriptions du règlement à l'égard des tâches à remplir, ainsi que les instructions de la circulaire que je viens de rappeler, soient exactement suivies.

Le classement annuel des cantonniers prescrit par l'art. 22 du règlement est encore une mesure très propre à exciter l'émulation de ces ouvriers, d'un côté par l'espoir d'obtenir un avancement qui appartient chaque année aux plus dignes, de l'autre par la crainte de perdre une position que les ouvriers assidus et laborieux peuvent seuls conserver. Cette mesure pourtant est tombée en désuétude dans un assez grand nombre de départements. Je désire qu'elle reçoive désormais une application régulière, et vous veillerez, monsieur le préfet, à ce qu'elle soit observée.

Il est encore un point, monsieur le préfet, sur lequel je dois appeler votre attention et celle de M. l'ingénieur en chef.

Le règlement du 10 février 1835 a institué des cantonniers-chefs qui, ayant une une sta-

tion plus courte que celle des cantonniers ordinaires, peuvent employer une partie de leur temps à faire des tournées dans une circonscription déterminée pour s'assurer de la présence des cantonniers et les guider dans leur travail. Dans quelques départements, les cantonniers-chefs sont remplacés par des ambulants qui, n'ayant pas de canton, consacrent tout leur temps à la surveillance. Ailleurs encore, les ambulants sont employés concurremment avec les cantonniers-chefs.

J'ai pensé qu'il y aurait plus d'inconvénients que d'avantages à généraliser l'emploi d'ambulants en place de chefs-cantonniers. Ceux-ci forment une classe supérieure accessible aux simples cantonniers qui se distinguent par leur activité, leur intelligence et leur bonne conduite. Tout en devenant surveillants, ils restent ouvriers; ils mettent la main à l'œuvre, et ils sont ainsi plus en état de diriger les cantonniers dans l'exécution matérielle de leur travail. La création d'ambulants n'aurait plus les mêmes caractères : ce sont des agents plus rapprochés du piqueur que de l'ouvrier, et l'intérêt du service a fait justement rechercher dans les cantonniers-chefs une situation contraire. J'ai donc décidé, monsieur le préfet, que les ambulants devront être supprimés graduellement là où ils existent, et que les cantonniers-chefs seront rétablis là où ils n'existent plus.

Nomination des cantonniers. — *Circulaire du ministre des travaux publics du 10 janvier 1852.* — D'après l'art. 2 du règlement du 10 février 1835 sur le service des cantonniers employés à l'entretien des routes, ces ouvriers sont nommés et congédiés par l'ingénieur en chef, sur la proposition de l'ingénieur ordinaire. Le préfet peut seulement exiger le renvoi et le remplacement de ceux sur lesquels il aurait reçu des renseignements défavorables.

Ce mode de nomination des cantonniers a donné lieu, dans ces derniers temps surtout, à des réclamations qui m'ont paru fondées. S'il est nécessaire, en effet, que les ingénieurs interviennent dans le choix d'agents inférieurs placés sous leur direction immédiate, il n'est pas moins convenable que l'administration départementale ait de sérieux moyens de contrôler la conduite et la moralité de ces agents : or, c'est surtout au moment de leur admission que ce contrôle peut être exercé d'une manière efficace.

J'ai décidé, en conséquence, par l'arrêté dont je vous envoie une ampliation, que les cantonniers seront, à l'avenir, nommés et congédiés par le préfet.

Il n'est rien changé d'ailleurs aux conditions d'admission établies par l'art. 3 du règlement du 10 février 1835.

Arrêté. — Le ministre des travaux publics, Arrête :

L'art. 2 du règlement du 10 février 1835 sur le service des cantonniers employés à l'entretien des routes sera modifié comme il suit :

« Les cantonniers sont nommés par le préfet, sur une liste de proposition présentée par l'ingénieur en chef, et contenant un nombre de candidats triple ou au moins double du nombre d'emplois à remplir.

« Ils sont congédiés par le préfet, sur la proposition ou sur l'avis de l'ingénieur en chef. »

Indemnités de déplacement. — *Circulaire du 21 octobre 1867.* — Monsieur le préfet, l'attention de l'administration a été appelée sur l'insuffisance des indemnités de déplacement allouées aux cantonniers par l'art. 23 du règlement du 10 février 1835. Le conseil général des ponts et chaussées, que j'ai saisi de l'examen de la question, a reconnu qu'en effet le taux de ces indemnités n'est plus en rapport avec les prix actuels des objets de première nécessité.

En conséquence, et conformément à l'avis du conseil, j'ai décidé qu'il y avait lieu de modifier l'article précité en remplaçant, dans le premier paragraphe, les mots *un dixième* par *un cinquième* et *un cinquième* par *trois cinquièmes*.

Division des cantonniers chefs en deux classes. — *Circulaire du ministre des travaux publics du 21 août 1875.* — L'art. 10 du règlement de 1835 ne prévoit qu'une classe de cantonniers chefs. Afin de maintenir une émulation nécessaire parmi ces utiles agents, M. le ministre a jugé convenable de créer une classe supérieure de cantonniers chefs.

« Les cantonniers chefs seront divisés en deux classes, pareillement égales en nombre. Leurs salaires seront fixés, comme ceux des cantonniers ordinaires, par le préfet, sur la proposition de l'ingénieur en chef. »

Secours aux cantonniers. — Les cantonniers réformés ou blessés peuvent recevoir des secours, imputés sur les fonds des travaux; ces secours sont alloués par le préfet dans les limites déterminées par les instructions. — Décret du 13 avril 1861.

Fonctions de police des cantonniers. — D'après le décret du 1er mars 1854 sur le service de la gendarmerie, art. 633, les cantonniers, par leur état et leur position, pouvant mieux que personne donner des renseignements exacts sur les voyageurs à pied, à cheval ou en voiture, et étant d'utiles agents auxiliaires de la gendarmerie pour faire découvrir les malfaiteurs, doivent obtempérer à

toutes les demandes qui leur sont faites par les sous-officiers, brigadiers et gendarmes.

Les cantonniers chefs, commissionnés et assermentés à cet effet, sont chargés, par la loi du 23 mars 1842, de constater tous les délits de grande voirie, concurremment avec les fonctionnaires et agents dénommés dans les lois et décrets antérieurs sur la matière.

Les cantonniers chefs sont également chargés, par la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, de constater les contraventions et délits prévus par ladite loi.

Constatation des absences des cantonniers. — Le décret de 1811 avait institué des commissaires voyers pour la surveillance des routes; cette institution n'a jamais rendu de services, et les commissaires ont presque toujours refusé de signaler à l'administration les fautes des cantonniers.

Le décret du 1er mars 1854 avait chargé les gendarmes de relever les absences des cantonniers, et des états nominatifs leur étaient remis à cet effet. Cette prescription est tombée en désuétude; elle présentait, en effet, des difficultés d'application.

La surveillance est maintenant exercée uniquement par les agents de l'entretien.

Feuilles hebdomadaires des tournées des cantonniers chefs. — La circulaire ministérielle du 31 août 1851 renferme les prescriptions suivantes :

« Les chefs cantonniers ou les ambulants rendent compte, chaque semaine, du résultat de leurs tournées.

La feuille des tournées leur est remise par le conducteur de la subdivision, qui fixe les itinéraires et les heures de départ, et donne toutes les instructions qui peuvent être nécessaires.

Le chef cantonnier ou l'ambulant porte sur la feuille, pour chaque cantonnier, toutes les indications que comportent les colonnes du tableau; il rend compte de l'exécution des ordres qui lui ont été donnés, et il ajoute sommairement les observations qu'il a pu faire.

Le conducteur met à la suite ses notes et ses propositions, et il transmet la feuille à l'ingénieur ordinaire. »

Dans beaucoup de départements on a reconnu que les feuilles de tournées des cantonniers chefs faisaient perdre beaucoup de temps à ces agents sans grand avantage pour le service. On les a abandonnées; toutefois il faut reconnaître que, si elles étaient simplifiées et remplies pendant la tournée même, elles pourraient rendre des services.

CARRIÈRES.

Lois et règlements sur les carrières. — La définition et les règles générales de l'exploitation des carrières sont indiquées dans la loi du 21 avril 1810.

Loi du 21 avril 1810 sur les mines, minières et carrières. (Extrait.)

Art. 4. — Les carrières renferment les ardoises, les grès, pierres à bâtir et autres, les marbres, granits, pierres à chaux, pierres à plâtre, les pouzzolanes, le trass, les basaltes, les laves, les marnes, craies, sables, pierres à fusil, argiles, kaolin, terres à foulon, terres à poterie, les substances terreuses et les cailloux de toutes nature, les terres pyriteuses regardées comme engrais, le tout exploité à ciel ouvert ou avec des galeries souterraines.

Art. 81. — L'exploitation des carrières à ciel ouvert a lieu sans permission, sous la simple surveillance de la police, et avec l'observation des lois ou règlements généraux ou locaux.

Art. 82. — Quand l'exploitation a lieu par galeries souterraines, elle est soumise à la surveillance de l'administration, comme il est dit au titre V. — (Voyez *Mines*.)

Règlements locaux. — Dans beaucoup de départements il existe des règlements locaux pour l'exploitation des carrières. Nous citerons notamment pour les départements de Seine et Seine-et-Oise le décret du 22 mars 1813 et celui du 4 juillet 1813 qui est spécial aux carrières de pierres calcaires dites pierres à bâtir.

Nous donnerons comme type le règlement récent mis en vigueur dans le département du Nord.

Décret du 20 décembre 1873 réglementant les carrières ouvertes ou à ouvrir dans le département du Nord.

Le président de la République francaise,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le projet de règlement présenté par le préfet du département du Nord pour les carrières de ce département;

Vu les avis du conseil général des mines, des 26 février 1869 et 16 juin 1871;

Vu la loi du 21 avril 1810;

Le conseil d'Etat entendu;

Décrète :

Art. 1er. — Les carrières de toute nature ouvertes ou à ouvrir dans le département du Nord sont soumises aux mesures d'ordre et de police ci-après déterminées.

TITRE Ier. — DES DÉCLARATIONS.

Art. 2. — Tout propriétaire ou entrepreneur qui veut continuer ou entreprendre l'exploitation d'une carrière par galeries souterraines ou à ciel ouvert est tenu d'en faire la

déclaration au maire de la commune où la carrière est située.

Art. 3. — La même obligation est imposée à tout propriétaire ou entrepreneur qui reprend l'exploitation d'une carrière abandonnée, qui veut appliquer à une carrière à ciel ouvert le mode d'exploitation par galeries souterraines ou ouvrir un nouvel étage dans une carrière souterraine.

Art. 4. — La déclaration doit être faite dans les délais suivants :

1° Pour les carrières actuellement en activité et qui n'ont pas encore été l'objet d'une déclaration, dans le délai de trois mois, à partir de la promulgation du présent décret;

2° Pour les carrières à ouvrir et pour les carrières abandonnées dont l'exploitation est reprise, dans la quinzaine à partir du commencement des travaux.

Art. 5. — La déclaration est faite en deux exemplaires.

Elle contient l'énonciation des nom, prénoms et demeure du déclarant, et la qualité en laquelle il entend exploiter la carrière. Elle fait connaître d'une manière précise l'emplacement de la carrière et sa situation par rapport aux habitations, bâtiments et chemins les plus voisins. Elle indique la nature de la masse à extraire, l'épaisseur et la nature des terres ou bancs de rochers qui la recouvrent, le mode d'exploitation, à ciel ouvert ou par galeries souterraines.

Art. 6. — Si l'exploitation doit avoir lieu par galeries souterraines, il est joint à la déclaration un plan des lieux, également en deux expéditions, et à l'échelle de 2 millimètres par mètre. Sur ce plan sont indiqués les désignations cadastrales et le périmètre du terrain sous lequel l'exploitant se propose d'établir des fouilles, ainsi que de ses tenants et aboutissants, les chemins, édifices, canaux, rigoles et constructions quelconques existant sur ledit terrain dans un rayon de 25 mètres au moins, l'emplacement des orifices des puits ou des galeries projetés.

Dans le cas où il existerait des travaux souterrains déjà exécutés, il en sera fait mention dans la déclaration.

Art. 7. — Si l'exploitation est entreprise par une personne étrangère à la commune où la carrière est située, cette personne doit faire élection de domicile dans ladite commune.

Dans le cas où l'exploitation est entreprise pour le compte d'une société n'ayant pas son siège dans la commune, cette société doit également faire élection de domicile dans la commune.

Le domicile élu est, dans l'un comme dans l'autre cas, indiqué dans la déclaration.

Art. 8. — Les déclarations sont classées dans les archives de la mairie. Il en est donné récépissé.

Un des exemplaires de la déclaration et du plan qui y est joint, quand il s'agit de carrières souterraines, est transmis sans délai au préfet, par l'intermédiaire du sous-préfet de l'arrondissement.

Le préfet envoie ces pièces à l'ingénieur des mines, qui les conserve et en inscrit la mention sur un registre spécial.

TITRE II. — DES RÈGLES DE L'EXPLOITATION.

SECTION Ire. — *Des carrières exploitées à ciel ouvert.*

Art. 9. — Les bords des fouilles ou excavations sont établis et tenus à une distance horizontale de 10 mètres au moins des bâtiments et constructions quelconques, publics et privés, des routes ou chemins, cours d'eau, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, mares et abreuvoirs servant à l'usage public.

Cette prescription ne s'applique point aux murs de clôture autres que ceux qui enceignent des cimetières ou des cours attenant à des habitations.

Le préfet peut, sur la demande de l'exploitant, réduire la distance de 10 mètres fixée par le § 1er, sauf en ce qui concerne les propriétés privées. Il statue sur le rapport de l'ingénieur des mines, après avoir pris l'avis des ingénieurs des ponts et chaussées, s'il s'agit du domaine national ou départemental; celui du maire, s'il s'agit du domaine communal.

En ce qui concerne les propriétés privées, la distance fixée par le § 1er peut être réduite par le fait seul du consentement du propriétaire intéressé.

L'exploitation de la masse est arrêtée à compter des bords de la fouille à une distance horizontale réglée à 1 mètre par chaque mètre d'épaisseur des terres de recouvrement, s'il s'agit d'une masse solide, ou à 1 mètre par chaque mètre de profondeur totale de la fouille, si cette masse, par sa cohésion, est analogue à ces terres de recouvrement.

Toutefois, cette distance peut être augmentée ou diminuée par le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, en raison de la nature plus ou moins consistante des terres de recouvrement et de la masse exploitée elle-même.

Le tout sans préjudice des mesures spéciales prescrites ou à prescrire par la législation des chemins de fer.

Art. 10. — L'abord de toute carrière située dans un terrain non clos doit être garanti, sur les points dangereux, par un fossé creusé au pourtour et dont les déblais sont rejetés du côté des travaux pour y former une berge, ou par tout autre moyen de clôture offrant des conditions suffisantes de sûreté et de solidité.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux carrières abandonnées.

Les travaux de clôture sont, dans ce cas, à la charge du propriétaire du fonds dans lequel la carrière est située, sauf recours contre qui de droit.

Le tout sans préjudice du droit qui appartient à l'autorité municipale de prendre les mesures nécessaires à la sûreté publique.

Art. 11. — Les procédés d'abatage de la masse exploitée et des terres de recouvrement qui seraient reconnus dangereux pour les ouvriers peuvent être interdits par des arrêtés du préfet, rendus sur l'avis de l'ingénieur des mines.

Dans le tirage à la poudre, l'exploitant se conformera à toutes les mesures de précaution et de sûreté qui lui seront prescrites par l'autorité.

Section II. — *Des carrières souterraines.*

Art. 12. — Les puits ou galeries par lesquels on entre dans la carrière sont constamment maintenus en bon état. Leurs parois sont consolidées par des revêtements en bois ou en maçonnerie, quand il en est besoin.

Les treuils, câbles et tonnes d'extraction sont solidement établis et constamment entretenus en bon état.

Art. 13. — Aucune excavation souterraine ne peut être ouverte ou poursuivie que jusqu'à une distance horizontale de 10 mètres des bâtiments et constructions quelconques, publics ou privés, des routes ou chemins, cours d'eau, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, mares et abreuvoirs servant à l'usage public.

Cette prescription ne s'applique point aux murs de clôture autres que ceux qui enceignent des cimetières ou des cours attenant à des habitations.

La distance ci-dessus fixée est augmentée d'un mètre par chaque mètre de hauteur de l'excavation.

Le préfet peut, sur la demande de l'exploitant, réduire la distance de 10 mètres fixée par le § 1er, sauf en ce qui concerne les propriétés privées.

Il statue sur le rapport de l'ingénieur des mines, après avoir pris l'avis de l'ingénieur des ponts et chaussées, s'il s'agit du domaine national ou départemental; celui du maire, s'il s'agit du domaine communal.

En ce qui concerne les propriétés privées la distance fixée par le § 1er peut être réduite par le fait seul du consentement des propriétaires intéressés.

Art. 14. — Les dispositions de l'art. 9 ci-dessus sont applicables aux orifices des puits verticaux ou inclinés donnant accès dans des carrières souterraines, à moins que l'abord n'en soit suffisamment défendu par l'agglomération des déblais et l'élévation de leur plate-forme.

Art. 15. — Pour tout ce qui concerne la sûreté des ouvriers et du public, notamment pour les moyens de consolidation des puits, galeries et autres excavations, la disposition et les dimensions des piliers de masse, les précautions à prendre pour prévenir les accidents dans le tirage à la poudre, les exploitants se conformeront aux mesures qui leur seront prescrites par le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines.

Art. 16. — Il est interdit d'admettre dans les travaux souterrains aucun enfant avant l'âge de dix ans révolus, conformément au décret du 3 janvier 1813 (art. 29), et sans préjudice de l'application des lois et règlements à intervenir sur le travail des enfants, des filles et des femmes.

Art. 17. — Tout exploitant qui veut abandonner une carrière souterraine est tenu d'en faire la déclaration au préfet par l'intermédiaire du maire de la commune où la carrière est située. Le préfet fait reconnaître les lieux par l'ingénieur des mines et prescrit, sur son rapport, les mesures qu'il juge nécessaires dans l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 18. — Lorsque le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, constatera la nécessité de faire dresser ou compléter le plan des travaux d'une carrière souterraine, il pourra requérir l'exploitant de faire lever ou compléter le plan.

Si l'exploitant refuse ou néglige d'optempérer à cette réquisition dans le délai qui lui aura été fixé, le plan est levé d'office, à ses frais, à la diligence de l'administration.

TITRE III. — De la surveillance.

Art. 19. — L'exploitation des carrières à ciel ouvert est surveillée, sous l'autorité du préfet, par les maires et autres officiers de police municipale, avec le concours des ingénieurs des mines et des agents sous leurs ordres.

Art. 20. — L'exploitation des carrières souterraines est surveillée, sous l'autorité du préfet, par les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres, sans préjudice de l'action des maires et autres officiers de police municipale.

Art. 21. — Les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres visitent dans leurs tournées les carrières souterraines.

Ils visiteront aussi, lorsqu'ils le jugeront nécessaire ou lorsqu'ils en seront requis par le préfet, les carrières à ciel ouvert.

Les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres dressent des procès-verbaux de ces visites. Ils laissent, s'il y a lieu, aux exploitants des instructions écrites pour la conduite des travaux, au point de vue de la sécurité ou de la salubrité; ils en adressent une copie au préfet.

Ils signalent au préfet les vices d'exploitation de nature à occasionner un danger, ou les abus qu'ils auraient observés dans ces visites, et provoquent les mesures dont ils auront reconnu l'utilité.

Art. 22. — Dans le cas où, par une cause quelconque, la sûreté des ouvriers, celle du sol ou des habitations, se trouvent compromises, l'exploitant doit en donner immédiatement avis à l'ingénieur des mines ou au garde-mines, ainsi qu'au maire de la commune, s'il s'agit d'une carrière souterraine. Dans le même cas, les exploitants de carrières à ciel ouvert préviendront le maire de la commune, Dans l'un et l'autre cas, le maire en informe le préfet et l'ingénieur des mines ou le garde-mines.

Art. 23. — L'ingénieur des mines, aussitôt qu'il est prévenu, et à son défaut le garde-mines, se rend sur les lieux, dresse procès-verbal de leur état et envoie ce procès-verbal au préfet, en y joignant l'indication des mesures qu'il juge convenables pour faire cesser le danger.

Le maire peut aussi adresser au préfet ses observations et propositions.

Le préfet ne statue qu'après avoir entendu l'exploitant, sauf le cas de péril imminent.

Art. 24. — Si l'exploitant, sur la notification qui lui est faite de l'arrêté du préfet, ne se conforme pas aux mesures prescrites dans le délai qui aura été fixé, il y est pourvu d'office, et à ses frais, par les soins de l'administration.

Art. 25. — En cas de péril imminent reconnu par l'ingénieur, celui-ci fait, sous sa responsabilité, les réquisitions nécessaires aux autorités locales, pour qu'il y soit pourvu sur-le-champ, ainsi qu'il est pratiqué en matière de voirie lors du péril imminent de la chute d'un édifice.

Le maire peut d'ailleurs toujours prendre, en l'absence de l'ingénieur, toutes les mesures que lui paraît commander l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 26. — En cas d'accident qui aurait été suivi de mort ou de blessures, l'exploitant est tenu d'en donner immédiatement avis à l'ingénieur des mines ou au garde-mines, ainsi qu'au maire de la commune, s'il s'agit d'une carrière souterraine. Dans le même cas, les exploitants de carrières à ciel ouvert devront en donner immédiatement avis au maire de la commune.

Dans l'un et l'autre cas, le maire informe sans délai le préfet et l'ingénieur des mines ou le garde-mines.

Il se transporte immédiatement sur le lieu de l'évènement et dresse un procès-verbal, qu'il transmet au procureur de la République et dont il envoie copie au préfet.

L'ingénieur des mines, ou à son défaut le garde-mines, se rend dans le plus bref délai sur les lieux. Il visite la carrière, recherche les circonstances et les causes de l'accident, et dresse du tout un procès-verbal qu'il transmet au procureur de la République et dont il envoie copie au préfet.

Il se conforme, pour les autres mesures à prendre, aux dispositions du décret du 3 janvier 1813.

Art. 27. — Les dispositions des art. 23, 24 et 25 ci-dessus sont applicables, à toute époque, aux carrières abandonnées dont l'existence compromettrait la sûreté publique.

Les travaux prescrits sont, dans ce cas, à la charge du propriétaire du fonds sur lequel la carrière est située, sauf son recours contre qui de droit.

Art. 28. — Lorsque des travaux ont été exécutés ou des plans levés d'office, le montant des frais est réglé par le préfet, et le recouvrement en est opéré contre qui de droit par le percepteur des contributions directes.

TITRE IV. — De la constatation, de la poursuite et de la répression des contraventions.

Art. 29. — Les contraventions aux dispositions du présent règlement ou aux arrêtés préfectoraux rendus en exécution de ce règlement sont constatées par les maires et adjoints, par les commissaires de police, gardes champêtres et autres officiers de police judiciaire, et concurremment par les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres ayant qualité pour verbaliser.

Art. 30. — Les procès-verbaux sont visés pour timbre et enregistrés en débet. Ils sont affirmés dans les formes et délais prescrits par la loi pour ceux de ces procès-verbaux qui ont besoin de l'affirmation.

Art. 31. — Ces procès-verbaux sont envoyés au préfet, qui les transmet à qui de droit, avec l'avis de l'ingénieur des mines.

Art. 32. — Les contraventions qui auraient pour effet de porter atteinte à la conservation des routes nationales ou départementales, des canaux, rivières, ponts ou autres ouvrages dépendant du domaine public, sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux lois sur la police de la grande voirie.

Pouvoirs de l'autorité municipale au point de vue de la salubrité. — En Algérie comme en France, bien que la liberté de l'exploitation des carrières à ciel ouvert soit consacrée par la loi de 1810, le maire peut assurer la salubrité publique en prescrivant les mesures nécessaires pour l'écoulement des eaux stagnantes, surtout dans les excavations où l'extraction est abandonnée. — Cass., 25 juin 1869.

Carrières le long des routes. — Lorsqu'il

existe des règlements locaux, ils indiquent les mesures à suivre et les distances à observer pour l'exploitation des carrières voisines des routes et chemins.

Le règlement du 21 mars 1813, applicable aux départements de Seine et Seine-et-Oise, défend d'ouvrir des carrières à moins de 10 mètres des voies publiques.

Le règlement précité du département du Nord adopte la même distance, et cette limite est applicable non seulement aux voies publiques de terre et d'eau, mais encore aux bâtiments, fossés, mares, etc.

A défaut de règlements locaux, la distance à observer pour l'ouverture des carrières est fixée par d'anciens arrêts du conseil du roi et ordonnances.

Arrêt du conseil du roi du 14 mars 1741. — « Fait très expresses défenses à tous carriers et autres particuliers, dans toute l'étendue du royaume, d'ouvrir aucunes carrières, de quelque espèce que ce soit, sinon à 30 toises de distance du bord ou extrémité des routes et grands chemins. » — 30 toises représentent 58m,47.

Arrêt du conseil du 5 avril 1772. — Cet arrêt confirme les précédents et défend de pousser aucune fouille ou galerie souterraine, à moins de 30 toises de distance des bords extérieurs des grandes routes.

Déclaration du roi du 17 mars 1780. — Ce document renouvelle la défense précédente par rapport aux routes et grands chemins, « à peine de 300 livres d'amende, confiscation des matériaux, outils et équipages et de tous dépens, dommages et intérêts ». — Cette déclaration réduit en outre à 8 toises la distance à observer pour les chemins autres que les routes et grands chemins.

Règlement des chemins vicinaux. — L'art. 206 du règlement général des chemins vicinaux porte :

« Il est interdit de pratiquer, dans le voisinage des chemins vicinaux, des excavations de quelque nature que ce soit, si ce n'est aux distances ci-après déterminées, à partir de la limite desdits chemins, savoir :

Pour les carrières et galeries souterraines,	15 mètres.
Pour les carrières à ciel ouvert,	3 —
Pour les mares publiques ou particulières,	3 —

Les propriétaires de toutes excavations pourront être tenus de les couvrir et de les entourer de clôtures propres à prévenir tout danger pour les voyageurs. »

Résumé. — En résumé, ce sont les règlements locaux qui font loi avant tout. A défaut desdits règlements, les anciens arrêts du conseil sont applicables aux dépendances de la grande voirie, c'est-à-dire aux routes nationales et départementales, et le règlement général sur les chemins vicinaux est applicable aux chemins vicinaux de toute classe.

Les chemins ruraux et voies urbaines relèvent de la police municipale. Un arrêt du conseil d'Etat du 17 janvier 1849 a déclaré les anciennes ordonnances applicables aux *routes stratégiques*, qui, du reste, n'existent plus. — Aucune disposition de loi ou de règlement n'interdit aux propriétaires riverains des routes impériales ou départementales de creuser des fossés de clôture sur leurs propriétés ; l'ouverture des carrières à moins de 30 toises (58m,47) de distance du bord des routes est seule interdite par les arrêts du conseil. — 21 février 1856.

Carrières le long des chemins de fer. — Aux termes de l'arrêt de 1772 rendu applicable aux chemins de fer par la loi de 1845, aucune carrière ne peut être ouverte ni aucune fouille continuée à moins de 30 toises des bords extérieurs de la voie. — Le propriétaire d'une carrière située à moins de 60 mètres d'un chemin de fer qui en suspend l'exploitation, sur l'avertissement d'un agent de l'administration, ne fait que se conformer aux lois et règlements et n'est pas fondé dès lors à réclamer une indemnité à raison de la suspension de ses travaux. — Il n'appartient ni au conseil de préfecture ni au conseil d'Etat de statuer sur les conclusions de ce propriétaire tendantes à ce qu'il soit déclaré qu'il pourra continuer à exploiter sa carrière dans les mêmes conditions qu'avant l'établissement du chemin de fer. — 25 février 1864.

Le conseil de préfecture est compétent pour prononcer sur la réclamation d'un propriétaire de carrières, tendant à obtenir une indemnité à raison du préjudice que lui fait éprouver l'interdiction par arrêté préfectoral d'exploiter à la mine à moins de 30 mètres de la voie ferrée. — Devant le jury d'expropriation, les propriétaires avaient obtenu une indemnité, tant à raison du terrain pris pour la construction de la voie que pour la dépréciation subie par le restant de leurs immeubles, par suite du voisinage du chemin de fer. — Mais il n'était pas contesté qu'ils eussent fait alors des réserves expresses en ce qui concerne l'indemnité qui pourrait leur être due relativement à la perte que ferait éprouver à leur propriété l'interdiction résultant des arrêts du conseil des 14 mars 1741 et 5 avril 1772 et des lois des 21 avril 1810 et 15 juillet 1845, d'exploiter à la mine leur carrière de calcaire le long de la voie ferrée. — La carrière étant en pleine exploitation au moment où a été construit le chemin de fer, une in-

demnité peut être due pour le préjudice qui résulterait de l'interdiction ci-dessus. — C'est devant le conseil de préfecture que doit être établie l'existence du dommage et c'est par lui que doit être fixée l'indemnité. — 24 février 1870.

Compétence. — La compétence appartient au conseil de préfecture pour ce qui touche la grande voirie, et l'amende est appliquée conformément à la loi du 23 mars 1842.

Pour ce qui touche la petite voirie, le tribunal de simple police est compétent, sauf cependant pour les carrières souterraines. Les infractions à la loi relèvent dans ce cas des tribunaux correctionnels.

CARTES.

La carte de France est dressée par le corps de l'état-major. Il y en a deux éditions: l'une à l'échelle de 1/40,000ᵉ, l'autre à l'échelle de 1/80,000ᵉ. La première comprend les courbes de niveau de 10 en 10 mètres d'altitude, la seconde ne comporte que des hachures avec l'indication des cotes principales au-dessus du niveau de la mer. La première n'est pas dans le commerce et les particuliers peuvent seulement être autorisés à en prendre des calques. Les exemplaires des feuilles de la seconde, obtenus au moyen de reports sur pierre afin de ne point altérer les planches gravées, se vendent 1 fr. pièce.

Circulaire du ministre des travaux publics du 9 février 1870. — Extrait des minutes de la carte au 1/40,000ᵉ. — Monsieur, à l'occasion d'une demande d'extrait des minutes de la carte de France au 40,000ᵉ nécessitée par les études d'un chemin de fer d'intérêt local, M. le ministre de la guerre m'a fait connaître, dans les termes suivants, les conditions auxquelles les extraits pourraient être livrés par son administration dans les cas dont il s'agit:

« En vertu de la décision prise le 6 juin 1857 par un de mes prédécesseurs, toutes les communications des minutes du dépôt de la guerre sont assujetties à une taxe au profit du Trésor, à l'exception de celles qui sont demandées par un département ministériel pour un service exécuté par des fonctionnaires publics, et aux frais de l'Etat.

« Les motifs qui justifient l'établissement de cette taxe ont été rappelés dans une lettre adressée le 15 juin dernier par mon prédécesseur au ministre des travaux publics; ces motifs subsistent encore, et exigent, à mon avis, le maintien de cette mesure.

« Toutefois, accueillant les considérations que votre administration a fait valoir à plusieurs reprises pour adoucir l'application de la taxe ci-dessus aux études que nécessite l'exécution des chemins de fer d'intérêt local qui sont entrepris par les départements, j'ai décidé que cette taxe serait réduite à l'avenir de 32 francs à 10 francs par décimètre carré de calque au 40,000ᵉ.

« Il est bien entendu que la rétribution revenant aux dessinateurs pour le dessin continuera à être perçue en même temps, comme par le passé. »

Vous voudrez bien, Monsieur, ne pas perdre de vue les conditions imposées par M. le ministre de la guerre pour la livraison des extraits des minutes de la carte de France au 40,000ᵉ, et vous y conformer toutes les fois que, pour les besoins de votre service, vous devrez réclamer des extraits de ce genre.

Révision de la carte d'état-major, concours de l'administration civile. — Une circulaire du ministre de l'intérieur du 12 juillet 1875 a invité les fonctionnaires et agents civils à faire bon accueil aux officiers chargés du service topographique et à mettre à leur disposition tous les documents et renseignements qui pourront leur être utiles.

« Les officiers devront, d'ailleurs, être tous porteurs d'un ordre de service signé du général commandant le corps d'armée, et c'est seulement à ceux qui se présenteront munis de cette pièce que les fonctionnaires et agents seront tenus de donner communication des documents qu'ils possèdent. »

Le ministre des travaux publics, par circulaire du 14 août 1875, a donné, de son côté, des instructions identiques.

Carte de France au 1/100,000ᵉ. — La carte de France au 1/80,000ᵉ est excellente; toutefois l'échelle n'est pas commode, puisqu'un kilomètre correspond à huit millimètres.

C'est pourquoi le service vicinal a entrepris une carte au 1/100,000ᵉ, échelle très avantageuse à tous égards. — Cette carte, tirée en plusieurs couleurs, donnera des indications très utiles; elle pourrait être parfaite si l'on accordait aux agents voyers des départements le temps et les indemnités nécessaires pour effectuer avec soin les rectifications de détail.

Par arrêté du 5 octobre 1878, M. le ministre des travaux publics a institué une commission chargée d'étudier les moyens d'appliquer sur la carte précédente, les courbes de niveau indiquant les altitudes de 20 en 20 mètres.

Si le travail est bien fait, il rendra de grands services; nous pensons qu'il conviendra, partout où cela sera possible, d'insérer entre les courbes principales les courbes intermédiaires de 10 en 10 et même de 5 en 5 mètres.

CAUTIONNEMENT.

Le cautionnement est le gage ou la somme déposée en garantie d'un engagement, d'une gestion. C'est un dérivé du verbe latin *cavere*, prendre garde.

Le cautionnement est réglé par l'art. 4 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. (Voir *Entrepreneurs.*) Dans chaque cas, le cahier des charges détermine la nature et le montant du cautionnement que l'entrepreneur doit fournir.

S'il ne stipule rien à cet égard, le cautionnement est fait soit en numéraire, soit en inscriptions de rentes sur l'Etat, et le montant en est fixé au trentième de l'estimation des travaux, déductions faites de toutes les sommes portées à valoir pour dépenses imprévues et ouvrages en régie ou pour indemnité de terrain.

Le cautionnement reste affecté à la garantie des engagements contractés par l'adjudicataire jusqu'à la liquidation définitive des travaux. Toutefois, le ministre peut, dans le cours de l'entreprise, autoriser la restitution de tout ou partie du cautionnement.

Il est recommandé aux ingénieurs de préciser par un article du devis le montant du cautionnement de chaque entreprise. On prend le montant des travaux et on transforme le résultat en un chiffre rond.

Quant à la restitution totale ou partielle du cautionnement en cours d'exécution, il va sans dire qu'elle doit être proposée et ordonnée seulement dans le cas où il est bien évident qu'il n'en doit résulter aucun inconvénient pour les intérêts de l'Etat.

Le cautionnement peut être représenté par du numéraire, des titres ou des immeubles.

1° Pour les cautionnements d'importance minime ou moyenne, il convient de les fixer payables en numéraire. Le cautionnement en numéraire est versé, à Paris, à la caisse des dépôts et consignations, et dans les départements, chez les trésoriers-payeurs généraux et les receveurs particuliers, représentants de la caisse; le cautionnement produit un intérêt de 3 pour 100 par an, payable, à partir du soixante et unième jour qui suit le versement, au lieu du versement, sur présentation du titre. Les sommes restant moins de soixante jours en état de consignation ne produiront aucun intérêt; lorsque les sommes consignées seront retirées partiellement, l'intérêt des sommes restantes continuera à courir sans interruption. — Art. 14 de l'*ordonnance du 3 juillet* 1816.

2° Les cautionnements en titres sont déposés à la caisse des consignations, ou chez les trésoriers généraux et receveurs particuliers. Les titres doivent être nominatifs, et les titulaires souscrivent, sur un registre spécial, un transfert à l'Etat. Les arrérages sont touchés au profit du déposant et à lui remboursés par la caisse, qui ouvre ainsi deux comptes.

D'après une circulaire du 21 février 1862, la conversion des dépôts de garantie en cautionnements définitifs sera effectuée d'office par les receveurs des finances, si, dix jours après, l'adjudication, les soumissionnaires déclarés adjudicataires ne se sont pas présentés pour opérer eux-mêmes la conversion.

3° D'après un décret du 31 janvier 1872, et une circulaire ministérielle du 4 mars 1872, les rentes seront calculées :

« Pour les dépôts provisoires des soumissionnaires des travaux ou fournitures, au cours moyen de la veille du jour où le dépôt des rentes sera effectué. »

Le préfet doit indiquer la date de l'approbation du marché ou de l'adjudication dans la lettre d'avis de cautionnement qu'il adresse au département des finances.

« Il y a lieu également de faire insérer dans les marchés une clause indiquant que les dépôts de garantie et les cautionnements seront réalisés conformément au décret du 31 janvier 1872. »

Cette insertion paraît devoir être faite, lorsqu'elle est nécessaire, plutôt dans l'affiche annonçant l'adjudication que dans le devis lui-même.

Les cautionnements immobiliers sont réalisés, soit par acte passé devant notaire, soit par un acte passé entre l'entrepreneur et le préfet. Au préalable, l'entrepreneur doit produire son contrat de mariage, un état hypothécaire délivré par le conservateur de son arrondissement, et un extrait de la matrice du rôle. Après examen du conseil de préfecture, qui juge si les garanties sont suffisantes, le préfet prend inscription hypothécaire. — Décret du 4 mars 1793; règlement, 15 novembre 1822.

D'après le décret sur la décentralisation administrative, du 13 avril 1861, c'est le préfet qui ordonne la remise du cautionnement, ou qui autorise la mainlevée des hypothèques. Au certificat du préfet, il faut joindre, en cas de dépôt en numéraire ou en titres, le récépissé, ou, à défaut de cette pièce, une déclaration de perte sur timbre légalisée, et un certificat de non-opposition délivré par le greffier du tribunal de l'arrondissement. En cas de cautionnement en immeubles, l'entrepreneur réclame radiation de l'inscription en présentant l'autorisation du préfet.

Conformément aux art. 2073 et suivants du Code civil, le cautionnement est pour l'Etat un gage sur lequel il peut se faire payer de préférence à tous autres créanciers de l'entrepreneur.

Les ingénieurs ne peuvent donc proposer la remise du cautionnement qu'après s'être assurés non seulement que les travaux sont finis, ce qui résulte du procès-verbal de réception définitive, mais encore que l'entrepreneur a payé les indemnités pour dommages ou pour occupations de terrain dûment autorisées.

CAVES.

L'édit de décembre 1607 s'exprime ainsi en son art. 7 :

« Faisons aussy deffenses à toutes sortes de personnes de faire creuser aulcunes caves sous les rues. »

Toute personne qui, actuellement, établirait une cave sous une route nationale ou départementale ou sous un chemin de fer, c'est-à-dire sous une dépendance de la grande voirie, commettrait une contravention de grande voirie à déférer au conseil de préfecture.

Toute construction de cave sous un chemin vicinal devrait être déférée au conseil de préfecture en ce qui touche le fait d'usurpation, et au tribunal de simple police pour l'application de l'amende prévue par l'art. 471 du Code pénal.

Toute construction de cave sous une voie urbaine serait une contravention relevant des tribunaux de simple police, sauf à soumettre la question de propriété aux tribunaux de première instance.

En ce qui touche les caves d'existence ancienne, le sous-sol de la voie publique fait partie du domaine public et est imprescriptible; un particulier n'est donc fondé à revendiquer la propriété de caves situées sous la voie publique, que s'il justifie d'une possession antérieure à l'édit de Moulins (1566), ou s'il représente un titre établissant qu'au moment de la création de la rue la propriété de ces caves a été réservée à son auteur par un contrat passé avec l'autorité administrative. — Cour de Paris, 11 juillet 1871.

Un arrêt du conseil d'Etat du 3 juillet 1685 a autorisé des propriétaires, dont les maisons, sises rue Saint-Jacques, à Paris, avaient été rescindées pour l'élargissement de ladite rue, à conserver leurs caves sous la voie publique, s'il était reconnu que ces caves fussent recouvertes de voûtes solides. C'est là un arrêt d'espèce qui ne peut être généralisé, et dont voici la teneur :

« Le roi étant en son conseil a ordonné et ordonne que les propriétaires des maisons retranchées et à retrancher, suivant les arrêts de son conseil, jouiront des caves qu'ils ont sous les rues, conformément aux contrats faits entre eux et le prévost des marchands et échevins de la ville, les voûtes desdites caves préalablement vues et visitées par les trésoriers de France commis à cet effet. »

En dehors de l'édit de 1607, applicable à toute la France, il existe une ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris, applicable à cette généralité seule, portant notamment que les propriétaires de maisons ou héritages qui ont des caves ou passages sous les rues, voies, places publiques et grands chemins dans l'étendue de la généralité de Paris seront tenus de les combler ou d'en faire la déclaration au procureur du roi du bureau, pour être ensuite, d'après la visite qui en sera faite, ordonné ce qu'il appartiendra.

En tout état de cause, nonobstant toute allégation de propriété, l'administration peut enjoindre à un propriétaire de combler les caves de sa maison, qui s'étendent sous le sol de la voie publique. Cette mesure ne fait pas obstacle à ce que le propriétaire fasse valoir devant l'autorité compétente les droits qu'il prétendrait avoir à une indemnité à raison de la suppression de ses caves. — 23 janvier 1862.

Aux termes de l'édit de décembre 1607, de l'arrêt du conseil du 3 juillet 1685 et de l'ordonnance du bureau des finances du 4 septembre 1778, il appartient à l'administration d'ordonner dans un intérêt de police, sans recourir aux formalités de la loi du 3 mai 1841, la suppression des caves existant sous les voies publiques dans l'étendue de la généralité de Paris. L'arrêté préfectoral pris dans ce but ne fait pas obstacle à ce que le propriétaire fasse régler s'il y a lieu par l'autorité judiciaire l'indemnité à laquelle il croit avoir droit. Dans l'espèce, il s'agissait d'une propriété dont les titres étaient antérieurs à 1566. — 22 novembre 1866.

L'indemnité sera réglée dans ce cas par le jury, comme celle qui est relative aux terrains pris par voie d'alignement.

CENTIMES ADDITIONNELS.

Il y a quatre contributions directes : la contribution foncière, la contribution personnelle et mobilière, celle des portes et fenêtres et celle des patentes.

Ces contributions sont établies sur des bases fixes, dont l'application donne ce qu'on appelle le *principal* de chaque contribution.

Lorsque l'on a besoin de créer des ressources nouvelles, on décide d'exiger, outre le principal, un certain nombre de centièmes, qui s'appellent les centimes additionnels.

Ces centimes peuvent porter sur une ou plusieurs des quatre contributions.

Aux époques difficiles, on a cherché à combler le déficit en établissant un grand nombre de centimes; ce procédé commode a été parfois très impopulaire, on parle encore dans les campagnes des 45 centimes de 1849.

Actuellement, il existe encore des centimes perçus au profit de l'Etat, des départements et des communes.

Il y a, en outre, des centimes établis par des lois spéciales en vue de services déterminés comme les chemins vicinaux, l'instruction primaire, etc.

Les conseils généraux peuvent voter chaque année des centimes extraordinaires en se renfermant dans le maximum fixé par la loi de finances; on comprend sans peine que le gouvernement ne peut laisser aux départements toute latitude à cet égard, sans courir le risque de compromettre la situation financière et la rentrée des impôts.

Les centimes dépassant le maximum doivent être autorisés par une loi.

Les communes ont à leur disposition, chaque année, un certain nombre de centimes affectés par des lois spéciales à des besoins déterminés, chemins vicinaux, écoles, traitements des gardes champêtres, etc.

En outre, le conseil général fixe, chaque année, le maximum du nombre des centimes extraordinaires que les conseils municipaux sont autorisés à voter pour en affecter le montant à des dépenses extraordinaires d'utilité communale. Le maximum ne peut dépasser vingt centimes. — Loi du 18 juillet 1866.

CERTIFICAT DE CAPACITÉ.

Les certificats de capacité sont délivrés aux entrepreneurs par les hommes de l'art. (Voir art. 3 du cahier des clauses et conditions générales de 1866.) Ils doivent avoir moins de trois ans de date au moment de l'adjudication, et viser des travaux exécutés depuis moins de dix ans.

Il importe, lors de la rédaction d'un certificat de capacité, de préciser la nature et l'importance des travaux exécutés : car tel entrepreneur, ayant les capacités suffisantes pour exécuter convenablement un genre de travail, peut n'avoir, pour un autre genre de travail, qu'une aptitude et des moyens d'exécution insuffisants.

Il n'est pas exigé de certificat de capacité pour la fourniture des matériaux d'entretien des routes nationales en empierrement, ni pour les travaux de terrassement dont l'estimation ne dépasse pas 20,000 francs.

Dans sa circulaire du 20 août 1875, sur les nouveaux devis d'entretien des routes, le ministre des travaux publics explique qu'il a cru devoir introduire dans ces nouveaux devis un article qui impose aux soumissionnaires l'obligation de présenter aux ingénieurs, huit jours avant l'adjudication, à défaut du certificat de capacité, qui n'est pas exigé, un certificat de moralité et de solvabilité délivré par le maire de leur commune.

Il importe, en effet, que l'ingénieur en chef puisse, avant l'adjudication, prendre des renseignements sur les soumissionnaires, afin d'être en mesure de faire écarter par le conseil de préfecture les soumissionnaires qui n'offriraient pas des garanties suffisantes pour la bonne exécution des marchés.

Le refus de certificat de capacité fait par un ingénieur, l'arrêté par lequel un préfet refuse d'admettre un entrepreneur sur la liste des candidats agréés pour concourir à une adjudication, et la décision ministérielle approbative dudit arrêté, constituent des actes administratifs qui ne sont pas susceptibles d'être attaqués par la voie contentieuse, et qui sont rendus dans la limite des pouvoirs conférés par la loi (9 janvier 1843, 19 août 1835).

Cependant, d'après l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 19 avril 1835, un ingénieur ne peut se refuser à certifier qu'un entrepreneur a terminé les travaux d'une entreprise, et que les comptes en sont réglés. Il doit s'abstenir de toute qualification qui deviendrait un certificat d'incapacité.

CERTIFICAT DE MORALITÉ, DE BONNE VIE ET MŒURS.

Le certificat de moralité est exigé des candidats aux offices ministériels et doit être délivré dans ce cas par les chambres de discipline. Il est exigé des entrepreneurs qui se présentent aux adjudications des fournitures d'entretien des routes.

Le certificat de bonne vie et mœurs est exigé des candidats à la plupart des emplois. Il est délivré par le maire de la résidence.

Faux certificats. — Art. 161 du Code pénal. — « Quiconque fabriquera, sous le nom d'un fonctionnaire ou officier public, un certificat de bonne conduite, indigence ou autres circonstances propres à appeler la bienveillance du gouvernement ou des particuliers sur la personne y désignée, et à lui procurer place, crédit ou secours, sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans. »

CERTIFICAT DE PAYEMENT.

Dans la comptabilité des ponts et chaussées, le certificat de payement est une pièce par laquelle l'ingénieur ordinaire déclare qu'il y a lieu de payer telle somme à tel ou tel individu pour des motifs que le certificat doit toujours exposer, au moins d'une manière sommaire.

C'est toujours sur le vu du certificat de payement que l'ordonnateur délivre le mandat de payement.

Pour les travaux des ponts et chaussées et des routes départementales, l'ingénieur en chef est ordonnateur et c'est lui qui délivre les mandats.

En principe, l'ordonnateur ne peut rédiger le certificat de payement.

Dans le service vicinal, le préfet est ordonnateur et mandate les payements; les certificats de payement sont délivrés par l'agent voyer en chef, et l'agent voyer d'arrondissement fait seulement des propositions de payement.

CERTIFICAT DE PROPRIÉTÉ.

Le certificat de proprieté, délivré suivant les cas par le notaire, le juge de paix ou le greffier, est l'acte, rédigé sur papier timbré et enregistré, qui constate le droit de propriété

ou de jouissance d'une ou de plusieurs personnes sur des biens déterminés.

Lorsqu'il y a lieu de rembourser un cautionnement aux héritiers de celui qui l'a versé, la caisse des dépôts et consignations exige un certificat de propriété. De même pour les arrérages de pensions ou de rentes éteintes par le décès du titulaire.

CERTIFICAT DE VIE.

Le certificat de vie est l'acte par lequel un officier public atteste l'existence d'une personne déterminée qui s'est présentée devant lui.

Les pensions servies par l'Etat ne sont payées que sur la présentation d'un certificat de vie délivré par un notaire, qui doit se faire représenter le titre de la pension et l'acte de naissance du titulaire.

Quand un notaire a été choisi par un pensionnaire, le certificat de vie ne peut être délivré par un autre notaire que sur une attestation du premier. — Voyez *Pensions civiles*.

CHAMBRES CONSULTATIVES D'AGRICULTURE.

Un décret du 25 mars 1852 a institué, dans chaque arrondissement, une chambre consultative d'agriculture, présidée par le préfet ou le sous-préfet, composée de membres désignés par le préfet en nombre égal à celui des cantons, sans que ce nombre puisse s'abaisser au-dessous de six.

Le préfet fixe les sessions par un arrêté.

Ces chambres peuvent être consultées sur tout ce qui intéresse l'agriculture et la législation rurale, mais leur avis n'est en aucune façon obligatoire.

Elles sont reconnues comme établissements d'utilité publique et peuvent, à ce titre, acquérir et recevoir tous dons et legs.

CHAMBRES CONSULTATIVES DES ARTS ET MANUFACTURES.

La création des chambres consultatives des arts et manufactures est l'œuvre de la loi du 22 germinal an XI. Elles furent réglementées ensuite par l'arrêté consulaire du 10 thermidor de la même année.

Les chambres consultatives sont chargées « de donner à l'administration les avis et les « renseignements qui leur sont demandés sur « les faits et les intérêts industriels et com- « merciaux, de présenter leurs vues sur l'état « de l'industrie et du commerce et sur les « moyens d'en accroître la prospérité. »

Les chambres consultatives sont établies par décret du chef du pouvoir exécutif, rendu dans la forme de règlement d'utilité publique. Le même décret fixe également l'étendue de leur circonscription et le nombre de leurs membres.

Les membres des chambres consultatives sont nommés à l'élection. Le décret des 17-26 janvier 1872 fixe pour les chambres consultatives comme pour les chambres de commerce les conditions d'éligibilité et les règles relatives aux opérations électorales. Ce décret n'est du reste que la reproduction de la loi du 21 décembre 1871 qui modifie les art. 618 et 619 du Code de commerce relatif à la composition des tribunaux consulaires. (Voyez *Juridiction commerciale*.) Le préfet ou le sous-préfet du lieu où réside la chambre de commerce, ou le maire dans les villes qui ne sont ni chefs-lieux d'arrondissement ni chefs-lieux de département, sont membres nés et présidents d'honneur de ces assemblées.

Les chambres consultatives des arts et manufactures n'ont pas de budget ni de ressources propres. Les dépenses que peuvent occasionner leurs réunions sont supportées par la commune où la chambre tient ses séances.

Les chambres consultatives dépendent du ministère de l'agriculture et du commerce. Leur rôle et leur circonscription sont beaucoup plus restreints que ceux des chambres de commerce.

L'ordonnance du 18 février 1834, réglant les formalités des enquêtes relatives aux travaux publics, dit en son art. 8 :

« Les chambres de commerce et, au besoin, les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées à l'exécution des travaux, seront appelées à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance des projets. »

Cette prescription est reproduite dans l'ordonnance du 23 août 1835, et dans celle du 7 septembre 1842, qui détermine les formes des enquêtes relatives au classement des routes départementales.

CHAMBRES DE COMMERCE.

Les chambres de commerce sont chargées de servir d'intermédiaire entre le gouvernement et les commerçants. Interprètes officiels des vœux du commerce, elles fournissent au pouvoir tous les renseignements qui leur sont demandés sur les besoins et les intérêts commerciaux de leur région. Il serait à craindre, si le gouvernement s'adressait directement aux commerçants, que l'intérêt particulier ne se substituât aux grandes vues d'intérêt général; l'institution des chambres de commerce a pour but d'obvier à ce danger.

Ce fut au commencement du siècle dernier que les chambres de commerce reçurent une première organisation.

L'arrêt du conseil du 30 août 1701 décida qu'en principe il serait établi des chambres

de commerce dans toutes les grandes villes commerçantes. Supprimées par un arrêt du 27 août 1791, les chambres de commerce furent rétablies par un arrêté des consuls du 3 nivôse an XI. Plus tard l'ordonnance du 16 juin 1832 et les décrets des 19 juin 1848, 3 septembre 1851, 30 août 1852 et en dernier lieu celui du 22 janvier 1872 vinrent successivement modifier l'arrêté du 3 nivôse.

Les chambres de commerce sont instituées par décret du gouvernement rendu dans la forme des règlements d'administration publique. En principe, les chambres de commerce peuvent être établies dans tous les départements ou arrondissements où un grand essor d'affaires commerciales rend cette institution nécessaire.

Le décret qui crée une nouvelle chambre de commerce indique, en même temps que l'étendue de sa circonscription, le nombre des membres appelés à en faire partie. Ce nombre peut varier entre un minimum de neuf et un maximum de vingt et un membres, non compris le préfet qui fait de droit partie de la chambre.

Les membres des chambres de commerce sont électifs. Pour tout ce qui concerne les conditions d'éligibilité et les opérations électorales, il faut appliquer les règles relatives à l'élection des juges consulaires. (Voyez *Juridiction commerciale, Tribunaux de commerce.*) Cette assimilation résulte des dispositions du décret du 22 janvier 1872.

Les chambres de commerce ont quatre sortes d'attributions principales :

1° Donner au gouvernement leur avis et des renseignements sur tous les intérêts commerciaux et industriels de la région, et sur les projets de loi intéressant particulièrement le commerce ;

2° Donner leur avis sur l'exécution des travaux publics entrepris dans l'intérêt du commerce (construction de chemins de fer, routes, docks, canalisation de rivières, travaux relatifs aux ports de commerce, etc.) ;

3° Administrer les bourses de commerce établies dans l'étendue de leur circonscription. C'est aux chambres de commerce qu'appartient la police des bourses, des entrepôts et de tous les établissements créés pour l'usage du commerce ;

4° Les chambres de commerce peuvent encore spontanément présenter leurs vues au législateur sur les moyens d'accroître la prospérité commerciale.

Les chambres de commerce relèvent du ministère de l'agriculture et du commerce. Elles sont de plein droit reconnues comme établissements d'utilité publique, ce qui leur permet de recevoir des dons et legs, et leur constitue la personnalité civile.

Afin de pourvoir à leurs dépenses, elles sont autorisées par les lois de finances à lever une contribution sur les patentés de leur région.

Leur rôle en matière de travaux publics. — L'art. 8 de l'ordonnance du 18 février 1834, réglant les formalités d'enquêtes relatives aux travaux publics, s'exprime ainsi : « Les chambres de commerce des villes intéressées à l'exécution des travaux seront appelées à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance des projets. »

Cette prescription est reproduite dans l'ordonnance du 23 août 1835, dans celle du 7 septembre 1842, qui détermine les formes des enquêtes relatives au classement des routes départementales.

La circulaire du ministre des travaux publics du 23 juillet 1866 ordonne de consulter les chambres de commerce au sujet de l'établissement des services de lestage des navires, et de prendre également leur avis sur les projets d'arrêtés préfectoraux proposant des mesures additionnelles et locales au règlement général de police des ports de commerce.

Les chambres de commerce ont été consultées pour la rédaction du règlement du 30 décembre 1873, relatif à la vente et à la manutention du pétrole dans les ports maritimes.

On a pris également leur avis sur les nouveaux projets de classement de chemins de fer. — Circulaire du min. des trav. publ. du 14 janvier 1878.

Dans ces dernières années les chambres de nos grands ports, désireuses de réaliser immédiatement les améliorations projetées, ont fait à l'Etat des avances considérables. Nous donnerons comme exemple du mécanisme de cette opération la *loi du 5 août* 1874, par laquelle la chambre de Bordeaux a avancé à l'Etat une somme de 4,500,000 francs pour l'achèvement d'un bassin à flot et la construction d'une forme de radoub.

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce de Bordeaux, d'avancer à l'Etat une somme de 4,500,000 francs, pour être affectée à l'achèvement du bassin à flot et à la construction d'une forme de radoub.

Art. 2. — La chambre de commerce est autorisée à emprunter, à un taux qui ne dépasse pas 6 0/0, la somme précitée, montant de son avance à l'Etat.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Art. 3. — Les fonds successivement versés par la chambre, jusqu'à concurrence de ladite somme de 4,500,000 francs, porteront intérêt à 4 1/2 0/0 l'an, à dater de leur versement.

L'amortissement, calculé au même taux, s'effectuera en quinze annuités, à partir de 1875.

La différence entre le taux d'intérêt payé par l'Etat à la chambre de commerce et celui qu'elle aura payé elle-même aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle est autorisée à contracter, sera couverte au moyen des produits du droit de péage établi par le décret du 6 juin 1868 et dont la perception continuera à son profit jusqu'à l'entier remboursement de la somme portant cette différence. Ce droit, fixé à 0 fr. 20 par tonneau de jauge par le décret précité, sera porté à 0 fr. 25 à partir du 1er janvier 1875.

CHAMBRES SYNDICALES.

Les anciennes corporations d'arts et métiers ont été formellement abolies en 1791, et il est interdit par la loi aux personnes exerçant le même commerce, la même profession ou la même industrie de se réunir en association pour discuter leurs intérêts et prendre des mesures communes.

Or, les chambres syndicales ont précisément pour but de remplacer entre les membres d'une même industrie les liens des anciennes corporations; elles sont donc extralégales.

Mais, en fait, elles jouissent d'une large tolérance et le gouvernement entretient avec elles d'assez fréquents rapports.

Leur seule règle est leur acte d'association. En général, elles ont pour objet d'étudier toutes les questions se rattachant à l'industrie de leurs adhérents et de soutenir leurs intérêts par tous les moyens en leur pouvoir.

CHAPELLES ET SUCCURSALES.

La loi du 18 germinal an X a établi les cures et succursales pour l'exercice du culte public. Le nombre de ces cures et succursales étant devenu insuffisant, un décret de 1807 autorisa l'érection de chapelles restant à la charge des communes seules.

Les chapelles ont leur conseil de fabrique comme les succursales et n'en diffèrent qu'en ce que le traitement du prêtre est payé par la commune. Ce prêtre porte le nom de chapelain et non de desservant, ce dernier titre étant réservé au prêtre de succursale.

Les chapelles peuvent être instituées dans une commune ou dans une section de commune.

Concours des ingénieurs des ponts et chaussées pour l'érection de succursales. — Une circulaire du ministre de la justice et des cultes du 26 août 1842 prescrit aux évêques de fournir, à l'appui des demandes d'érection de succursales, diverses pièces et notamment :

Un tableau indiquant les villages, hameaux, habitations isolées, qui seront attribués à la nouvelle circonscription, le nombre de ses habitants et celui des habitants de la paroisse dont il s'agit de les détacher ;

Le plan en double expédition, revêtu de l'approbation de l'évêque et du préfet, de la succursale nouvelle, si son périmètre n'est pas exactement le même que celui d'une commune ;

L'indication de la distance existant entre les diverses sections de la circonscription proposée et l'église dont elle dépend actuellement, ainsi que des difficultés de communication de cette église aux sections intéressées, indication fournie et certifiée par l'*ingénieur de l'arrondissement*.

CHEFS DE PONT.

On appelait *chefs* ou *maîtres de ponts et pertuis* les personnes chargées d'assurer le passage des bateaux sous les ponts et dans les pertuis des rivières, moyennant une rétribution qui les rendait garants des avaries.

Leurs fonctions sont indiquées dans l'ordonnance de décembre 1672 ; elles ont été réglées à nouveau par un décret du 28 janvier 1811 et par plusieurs ordonnances de police.

Les chefs de pont étaient responsables de leurs manœuvres et des retards qu'ils apportaient à la descente ou à la remonte des bateaux ; ils étaient les préposés de l'administration et commissionnés par elle, et cependant relevaient des tribunaux ordinaires pour les fautes commises dans l'exercice de leurs fonctions. Ils avaient un privilège analogue à celui des maîtres de poste.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

I. Historique. — Généralités.

Définition du chemin de fer. — Le merveilleux instrument de transport que l'on appelle chemin de fer se compose de deux éléments distincts : la voie et le moteur.

Ces deux éléments ont chacun une existence propre et peuvent fonctionner indépendamment l'un de l'autre ; ainsi, la voie ferrée peut livrer passage à des véhicules soumis à la traction de l'homme ou des animaux ; de son côté le moteur, la locomotive, est susceptible de se mouvoir sur une route ordinaire sans emprunter le secours des rails.

Mais la voie ferrée et la locomotive réunies se complètent l'une par l'autre, et de leur combinaison résulte le maximum de la puissance de transport.

Les avantages économiques des chemins de fer sont mis en évidence par les chiffres suivants :

L'effort à développer en terrain horizontal pour traîner un poids de 1,000 kilogrammes, à une vitesse variant de 1 à 3m par seconde, est de :

15 à 30 kilogrammes sur une bonne route pavée;

30 à 45 kilogrammes sur une bonne route empierrée;

7 à 10 kilogrammes sur des rails creux de tramway;

3 à 4 kilogrammes sur des rails saillants.

C'est dire qu'un cheval traînera sur une voie ferrée une charge dix fois plus forte que celle qu'il peut traîner sur une excellente route empierrée.

Origines des chemins de fer. — C'est dans les mines d'Angleterre, et particulièrement dans celles de Newcastle-on-Tyne, qu'il faut chercher le berceau des chemins de fer, ou plutôt des chemins à rails, car les premiers rails étaient non en fer, mais en bois.

Dans son livre : *De re metallica*, Agricola fait mention, en 1550, d'un wagon à quatre roues, roulant entre des rails en bois.

En 1630, ce système était remplacé par des chariots avec roues à rebords roulant sur des longrines en bois saillantes, bien équarries, chevillées sur des traverses.

Les longrines furent ensuite protégées par une plate-bande de fer et, vers 1775, on les remplaça par des rails en fonte.

Ces rails en fonte furent longtemps posés sur des dés en pierre. Jusqu'en 1789, on se servit du rail à ornières placé au niveau du sol; l'invention du rail saillant réalisa un grand progrès.

En 1820, sir John Birkinshaw inventa le rail en fer laminé, qui ne tarda pas à prendre la forme d'une section constante à double champignon ; ce fut un grand pas de fait pour la construction des chemins à grande vitesse, car, avec les anciens rails courts en fonte, il se produisait des chocs nombreux et de fréquentes ruptures.

Le rail en fer laminé s'use bien vite sur les lignes à grand trafic ; dans ces dernières années on a vu paraître le rail en acier dont l'emploi se généralise de plus en plus.

L'idée d'appliquer à la traction des véhicules la force élastique de la vapeur d'eau a dû se présenter à l'esprit des mécaniciens en même temps que se développait la machine fixe à vapeur.

En effet, on trouve mention de projets de voitures à vapeur présentés en 1759 par l'Américain Robison, en 1772 par Olivier Evans et en 1784 par James Watt.

En 1769, le Français Cugnot fit fonctionner près de Paris une voiture à vapeur que l'on peut voir encore au Conservatoire des arts et métiers.

En 1804, la locomotive de Trevithick et Vivian fonctionna sur une voie ferrée; c'est à cette époque que, l'adhérence étant présumée trop faible, Blinkinsop eut l'idée de recourir à un rail en forme de crémaillière avec lequel engrenait une roue dentée de la machine.

En 1814, George Stephenson mit en service aux houillères de Killingworth la première locomotive vraiment digne de ce nom.

C'est seulement en 1829 qu'il construisit pour le chemin de Liverpool à Manchester sa locomotive, appelée *la Fusée*, qui remporta le prix du concours sur quatre autres machines concurrentes.

Grâce à Stephenson, la locomotive était entrée définitivement dans le domaine pratique.

La chaudière tubulaire, inventée par le Français Seguin en 1827, donna à la nouvelle machine la puissance qui lui manquait.

Depuis Stephenson et Seguin, on a réalisé de grands perfectionnements dans les détails, mais les principes de la construction et du fonctionnement sont demeurés les mêmes.

Développement progressif des chemins de fer français. — En France, comme en Angleterre, les chemins de fer prirent naissance dans les pays de houillères et de hauts fourneaux, là où le besoin des transports se faisait le plus vivement sentir.

En 1821, MM. les ingénieurs Beaunier et de Gallois étudièrent un chemin de fer réunissant les houillères de Saint-Etienne à Lyon. Une ordonnance royale de 1823 leur concéda cette ligne.

1826. Concession, par ordonnance royale, de la ligne de Saint-Etienne à Lyon.

1828. Concession, par ordonnance royale, de la ligne d'Andrezieux à Roanne.

La traction s'opéra d'abord au moyen de chevaux; ce n'est qu'en 1832 que la locomotive apparut sur la ligne de Saint-Etienne à Lyon.

Une loi de 1833 concéda, à titre perpétuel, la ligne d'Alais à Beaucaire.

La même année et les années suivantes furent accordés les crédits qui permirent d'étudier les grandes lignes rayonnant de Paris vers les frontières.

De 1833 à 1838, on ne trouve que quelques concessions de petites lignes : Paris à Saint-Germain, Montpellier à Cette, Paris à Versailles (rive droite et rive gauche), Mulhouse à Thann, Bordeaux à la Teste.

La situation politique, à l'intérieur et à l'extérieur, de 1839 à 1840, pesa lourdement sur les lignes déjà créées ou en voie de construction, et plusieurs périclitèrent.

En 1840, les chambres furent forcées d'autoriser la construction par l'Etat des lignes de Montpellier à Nîmes, de Lille à Valenciennes.

En 1841, la France n'avait que 566 kilomètres de chemins de fer, dont 319 ouverts à la circulation, et se trouvait dans un état très prononcé d'infériorité par rapport aux pays voisins. On sentit la nécessité de recourir à

des moyens énergiques et de venir en aide à l'industrie privée en laissant à la charge de l'Etat la partie vraiment aléatoire de la construction.

L'Angleterre avait complètement abandonné la construction de ses lignes à l'industrie privée; la Belgique, au contraire, avait créé et exploitait ses chemins de fer aux frais de l'Etat.

En France, on adopta un système mixte : l'Etat, avec ses ingénieurs, construisit l'infrastructure de la voie, c'est-à-dire qu'il acheta les terrains et exécuta les terrassements et les ouvrages d'art; les compagnies exploitantes n'avaient plus qu'à installer la voie et le matériel.

La loi de 1842, rédigée dans ce sens, déterminait comme il suit les grandes artères du réseau français :

Paris à la frontière belge, par Lille et Valenciennes,

Paris à Rouen et au Havre,

Paris à Strasbourg,

Paris à la Méditerranée, vers Cette et Marseille, par Lyon,

Paris en Espagne, par Tours, Bordeaux et Bayonne,

Tours à Nantes,

Orléans au centre de la France, par Bourges,

Le Rhin à la Méditerranée, par Marseille et Lyon,

L'Océan à la Méditerranée, de Bordeaux à Marseille, par Toulouse.

En 1843, on ouvrait les lignes de Paris à Rouen et de Paris à Orléans, qui donnaient d'excellents résultats, ce qui encouragea la spéculation. Les adjudications se faisaient avec publicité et concurrence, et le rabais portait soit sur la durée de la concession, soit sur la redevance à payer à l'Etat.

Mais les inconvénients de l'adjudication ne tardèrent pas à se manifester; certaines compagnies firent des rabais excessifs qui entraînèrent leur ruine.

Aussi concéda-t-on directement plusieurs lignes (Bordeaux à Cette, Paris à Cherbourg, Paris à Rennes) à des compagnies puissantes, présentant toutes les garanties désirables.

Au 31 décembre 1847, il y avait 4,035 kilomètres concédés, et 1,824 seulement livrés à l'exploitation et partagés entre vingt-deux compagnies.

Les évènements de 1848 désorganisèrent presque toutes les compagnies, et l'on dut mettre sous le séquestre plusieurs lignes, entre autres celle d'Orléans. On proposa alors le rachat de toutes les lignes par l'Etat; mais cette mesure ne fut appliquée qu'au chemin de Paris à Lyon.

Jusqu'en 1850 le réseau demeura stationnaire.

En 1851, le concours de l'Etat commence à apparaître sous diverses formes : subvention en argent, garanties d'intérêt jusqu'à concurrence d'une certaine somme, subvention en travaux.

A la fin de 1851, il y avait 3,911 kilomètres concédés et 3,547 exploités, dont 383 au compte de l'Etat; le tout était réparti entre vingt-sept compagnies.

En 1852 se manifestèrent les graves inconvénients résultant du morcellement des lignes : ce morcellement entraînait des transbordements et des surcroîts de dépenses considérables; il n'y avait aucune unité dans les tarifs et les délais de transport.

Ce fut donc un grand service rendu à la France que la fusion qui s'opéra de 1852 à 1855. Il en résulta les six grandes compagnies qui existent encore aujourd'hui et qui se partagent presque la France entière :

1° Compagnie du Nord; 2° d'Orléans; 3° de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui absorba les lignes de Lyon à Genève, du Bourbonnais et du Grand-Central; 4° de l'Est; 5° de l'Ouest; 6° du Midi.

A la fin de 1857, il y avait en France 16,071 kilomètres de chemins de fer concédés, dont 1,011 seulement appartenaient à des compagnies secondaires.

La garantie d'intérêt, consentie par l'Etat en faveur des compagnies, donnait à celles-ci un grand appui moral, sans trop charger les finances publiques, et les capitaux accueillaient avec faveur les obligations de chemins de fer.

C'est grâce à cet appui que la crise commerciale et financière, qui de 1857 à 1859 avait amené une dépréciation considérable des titres de chemins de fer, put être conjurée.

La loi du 11 juin 1859 divisa le réseau de chaque grande ligne en deux parties : l'ancien et le nouveau réseau. A l'ancien réseau est réservé un revenu normal, et l'intérêt ainsi que l'amortissement du capital du nouveau réseau sont partiellement garantis par l'Etat ainsi que nous le verrons plus loin.

Avec la garantie de l'Etat, les compagnies purent se charger en 1863, lois des 1er mai et 11 juin, de nouvelles lignes vivement réclamées et réellement utiles, bien qu'elles ne dussent pas de longtemps donner un produit rémunérateur.

A la fin de 1863, la longueur des chemins concédés était de 20,629 kilomètres dont 11,111 étaient classés dans le nouveau réseau.

En 1865, intervint la loi du 12 juillet qui créa une nouvelle classe de chemins de fer dits chemins d'intérêt local; déviée de son but par la spéculation, la loi de 1865 est loin d'avoir donné les résultats qu'on en espérait. Nous l'examinerons tout à l'heure.

En 1868 et 1869, les conventions avec les grandes compagnies furent remaniées et de nouvelles lignes leur furent concédées.

Au 1er janvier 1870, il y avait 23,400 kilomètres concédés, dont 17,464 en exploitation.

La dépense faite s'élevait à 10 milliards 138 millions, somme sur laquelle l'Etat avait fourni 1 milliard 638 millions.

Depuis 1870, des concessions nouvelles ont été faites par diverses lois soit aux grandes compagnies, soit à des compagnies secondaires.

Au 31 décembre 1875 on comptait 26,298 kilomètres concédés.

Au 31 décembre 1876, on comptait en exploitation 22,780 kilomètres se décomposant comme il suit :

Aux six grandes compagnies	18,565 kil.
A diverses compagnies d'intérêt général .	1,903 —
Aux compagnies d'intérêt local.	2,312 —
	22,780 kil.

Dans ces deux dernières années un grand fait s'est produit : la création des chemins de fer de l'Etat. La législature a déclaré l'utilité publique de lignes assez nombreuses et a ouvert des crédits pour la construction de l'infrastructure de ces lignes. De plus, pour sauver d'une ruine totale diverses lignes d'intérêt général et d'intérêt local, l'Etat les a rachetées, en a pris la direction et les exploite par lui-même.

Mesure de l'utilité des chemins de fer. — La construction d'un chemin de fer ne doit pas être envisagée comme une opération purement commerciale.

Une ligne peut donner un revenu nul ou un déficit, et cependant être avantageuse au pays, parce qu'à côté du produit palpable il faut voir tous les avantages matériels et moraux qui ne se chiffrent pas et qui n'en sont pas moins vivement ressentis par les populations, parce qu'il faut voir surtout l'énorme économie réalisée sur les transports.

C'est ce que M. de Freycinet, ministre des travaux publics, a fait ressortir nettement dans son discours du 14 mars 1878 :

« Qu'est-ce qui représente le véritable revenu du chemin de fer, son revenu national? C'est l'économie qu'il permet de réaliser sur les transports. Voilà ce qui représente le véritable revenu d'un chemin de fer. Pour le propriétaire, pour l'exploitant, oui, il représente le bénéfice eu égard à l'intérêt du capital engagé ; mais pour le pays, pour la communauté, le véritable revenu d'un chemin de fer, c'est l'économie qu'il lui permet de réaliser sur ses transports.

Un Député. Et la défense du territoire?

M. le Ministre. On me dit avec raison : « Et la défense du territoire! » Remarquez, messieurs, que je néglige ces grandes considérations, ainsi que toutes les facilités que donnent les chemins de fer pour les communications entre les hommes, tous ces moyens de civilisation qu'ils apportent avec eux ; je néglige toutes ces grandes considérations, je reste sur le terrain commercial, et je dis : C'est l'économie qu'ils permettent de réaliser sur les transports qui fait, au point de vue commercial, le véritable revenu des chemins de fer. Or, savez-vous ce que coûtaient les transports avant la création des chemins de fer, et ce qu'ils coûtent encore là où il n'y a pas de chemins de fer pour les voyageurs et les marchandises? La dépense est de 30 centimes par kilomètre, alors que, grâce aux chemins de fer, cette dépense est en moyenne de 6 centimes.

La communauté réalise donc un bénéfice de 24 centimes sur 30 ; en d'autres termes, la communauté réalise un profit égal à quatre fois le péage du trafic, à quatre fois la recette brute.

Ainsi, là où il y a une recette brute de 1, le pays bénéficie de 4, — je dis le pays et non l'exploitant direct.

Donc, aujourd'hui que la recette brute de tous les chemins de fer français est de 850 millions, le bénéfice du pays se chiffre par quatre fois cette somme, c'est-à-dire 3 milliards et demi.

Et voilà pourquoi les chemins de fer ont changé la face du pays. Croyez-vous que, si les chemins de fer n'avaient donné que les 300 millions de bénéfice net qu'ils rapportent par an, ils auraient produit les résultats merveilleux que vous voyez? »

Des chemins de fer nécessaires. — Au point de vue économique, il est donc permis de construire tout chemin de fer dont le revenu, ajouté à l'économie réalisée sur les transports, arrive à couvrir l'intérêt du capital d'établissement et les frais d'exploitation.

Bien que la présence d'un chemin de fer développe des transports qui avant lui étaient impossibles, il ne faut pas croire qu'elle fasse naître le commerce et développe le trafic d'une manière indéfinie.

On peut considérer que, dans un pays, à une époque donnée, il est un certain nombre de chemins de fer nécessaires : accroître ce nombre n'augmenterait pas la richesse générale du pays et absorberait au contraire des ressources susceptibles d'être plus utilement employées.

Construire trop de voies ferrées, ce serait suivre les conseils du *Fâcheux* de Molière, qui voulait :

« En fameux ports de mer mettre toutes les côtes. »

La longueur actuelle des chemins de fer nécessaires en France est précisée dans une circulaire récente de M. de Freycinet.

Circulaire du ministre des travaux publics du 3 juillet 1878. (Extrait.) — *Envoi, pour être soumis au conseil général, du projet de loi relatif au classement du réseau complémentaire des*

chemins de fer d'intérêt général, accompagné d'une carte.

Monsieur le préfet, le gouvernement a soumis aux chambres, avant leur prorogation, un projet de loi relatif au réseau complémentaire des chemins de fer d'intérêt général.

Ce projet de loi conclut au classement de 9,000 kilomètres environ de lignes nouvelles et à l'exécution, en tout, de 17,000 kilomètres prévus, soit par le projet actuel, soit par les lois antérieures. Nous supposons qu'une période de dix ans sera nécessaire à l'accomplissement de ce travail, dont le coût est estimé un peu au-dessus de 3 milliards. Le réseau de la France se trouvera dès lors porté à 39,000 kilomètres, chiffre légèrement supérieur à celui de nos routes nationales.

Ainsi que je l'énonce moi-même dans l'exposé des motifs, nous n'avons pas la prétention, malgré tous nos soins et malgré l'énorme développement assigné à nos voies ferrées, de réaliser tous les vœux et de satisfaire toutes les espérances qu'avaient pu concevoir les populations. Si l'on accordait tout ce qui est demandé, ce n'est pas 17,000 kilomètres, c'est plus du double qu'il faudrait construire. Les départements oublient trop souvent, dans leurs réclamations, qu'à côté du réseau des chemins de fer d'intérêt général, il doit exister un autre réseau plus modeste, mais non moins essentiel, celui des chemins de fer d'intérêt local, auquel les chambres, en ce moment même, s'occupent de donner des facilités nouvelles, et qui a précisément pour objet de desservir les points que les chemins d'intérêt général ne peuvent atteindre. C'est donc vainement qu'on chercherait ces points inscrits dans le tableau que nous présentons; leur omission n'indique nullement un abandon de la part du gouvernement, elle signifie seulement que leur tour viendra dans un travail d'un ordre différent.

Il importe que les populations se pénètrent de cette idée et qu'elles apprennent à juger le classement actuel en se répétant que, parallèlement au grand effort demandé à l'Etat, les départements, eux aussi, auront à coopérer à une œuvre de détail consistant à joindre les mailles du large réseau tracé sur la surface de la France. Par là, les localités qui semblent aujourd'hui déshéritées recevront leur satisfaction, et les lacunes qu'on croit relever dans notre plan se trouveront naturellement comblées.

Toutefois, je le reconnais, même en tenant compte des prévisions que fait naître le réseau d'intérêt local, il se peut que le classement actuel se montre défectueux par quelques points. Il est inévitable, quand on opère sur un aussi vaste ensemble, que certaines particularités échappent à l'œil le plus vigilant, que les conditions véritables des localités soient parfois appréciées autrement qu'elles auraient dû l'être. Il est possible que certaines directions aient été abandonnées pour d'autres moins utiles et que, sans modifier le total des lignes à construire, on ait avantage à le répartir d'une manière un peu différente. Ces imperfections de détail ressortiront à la discussion publique, et l'intervention éclairée des membres des deux chambres ne manquera pas de rectifier ce qu'il peut y avoir d'erroné dans la conception du gouvernement. Je serai empressé, pour mon compte, d'aller au-devant des critiques, d'en faire mon profit, car ce que nous devons tous désirer, ce n'est pas d'assurer le succès d'une idée personnelle, mais de réaliser le plus grand bien possible et de faire reposer nos solutions sur la vérité.

Ce résultat ne pourra qu'être facilité par les observations calmes et raisonnées des conseils généraux; je vous invite donc, monsieur le préfet, à leur soumettre, dans leur prochaine réunion du mois d'août, le projet de loi tel que je l'ai déposé devant les chambres. Je vous en envoie à cet effet dix exemplaires, accompagnés d'une carte que j'ai fait dresser à leur intention. Ils pourront constater ainsi que, si l'accroissement du réseau paraît modeste, quand on l'envisage dans un seul département, il est énorme, en réalité, quand on embrasse toute la France. Cette vue d'ensemble est de nature à contenir les prétentions qu'un coup d'œil restreint pourrait faire naître; elle avertira des conséquences qu'aurait une demande, en apparence légitime, si elle était répétée dans chacun des autres départements.

C'est en ayant cette considération sans cesse présente à l'esprit que les conseils généraux devront examiner les modifications partielles dont le projet actuel paraîtrait susceptible. Vous voudrez bien aussi les avertir de ne pas attacher trop d'importance aux tracés provisoires dessinés entre des points extrêmes qui seuls sont fixés par le projet de loi. Le parcours intermédiaire est destiné à varier suivant les conditions que feront ressortir les études plus approfondies qui précéderont la déclaration d'utilité publique. C'est donc uniquement sur ces points extrêmes que l'attention du conseil général doit, pour le moment, se porter. Si sa délibération aboutissait à changer quelques-uns d'entre eux, vous voudriez bien m'en faire part, comme aussi des lignes additionnelles qui seraient réclamées avec une réelle insistance et pour des raisons tout à fait sérieuses. Mais, dans ce dernier ordre d'idées, je le répète, le conseil général doit se montrer très sobre de modifications; je ne pourrai, quant à moi, accueillir favorablement des prétentions, même à certains égards justifiées, qui tendraient à accroître sensiblement le total du développement assigné

au réseau d'intérêt général; car il ne suffit pas qu'une œuvre soit utile, il faut encore qu'elle soit possible. Or, l'effort actuellement demandé à l'Etat, tant pour les chemins de fer que pour les voies navigables et les ports, semble voisin de la limite qu'il est prudent de ne pas dépasser.

Telles sont, monsieur le préfet, les considérations que je vous prie d'exposer au conseil général. Je suis prêt à appuyer devant les chambres les amendements en petit nombre et vraiment fondés qui me seraient signalés. Mais je ne pourrais prêter la main à une nouvelle extension du réseau qui risquerait de compromettre l'œuvre même qu'il s'agit d'accomplir. Le chiffre de 39,000, 40,000 kilomètres au plus est, de l'avis de tous les économistes, une limite qui doit suffire au développement de la France pendant une longue suite d'années. Sachons donc, pour le présent, nous en contenter et n'élargissons pas démesurément le cadre de notre programme.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'adresser les conclusions du conseil général, avec vos propres observations, le 15 septembre *au plus tard*. Je tiens essentiellement à ce que cette date ne soit pas dépassée.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
C. de Freycinet.

II. Lois et actes relatifs aux chemins de fer d'intérêt général concédés. — Commentaire.

Loi du 11 juin 1842. — Nous donnerons seulement un extrait de la loi du 11 juin 1842, dont les dispositions générales ont été reproduites par les lois des 16 et 31 décembre 1875, déclarant l'utilité publique de diverses lignes de chemins de fer et autorisant le ministre des travaux publics à entreprendre les travaux d'infrastructure de ces lignes conformément à la loi de 1842, qui avait servi de base à l'établissement des principales artères du réseau français.

Extrait de la loi du 11 juin 1842. — Art. 2. — L'exécution des grandes lignes de chemins de fer définies par l'article précédent aura lieu par le concours

De l'Etat,

Des départements traversés et des communes intéressées,

De l'industrie privée,

Dans les proportions et suivant les formes établies par les articles ci-après.

Néanmoins, ces lignes pourront être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée, en vertu de lois spéciales et aux conditions qui seront alors déterminées.

Art. 3. — Les indemnités dues pour les terrains et bâtiments seront avancées par l'Etat et remboursées à l'Etat, jusqu'à concurrence des deux tiers, par les départements et les communes.

Il n'y aura pas lieu à indemnité pour l'occupation des terrains ou bâtiments appartenant à l'Etat.

Le gouvernement pourra accepter les subventions qui lui seraient offertes par les localités ou les particuliers, soit en terrains, soit en argent.

Art. 5. — Le tiers restant des indemnités de terrains et bâtiments,

Les terrassements,

Les ouvrages d'art et stations,

Seront payés sur les fonds de l'Etat.

Art. 6. — La voie de fer, y compris la fourniture du sable,

Le matériel et les frais d'exploitation,

Les frais d'entretien et de réparation du chemin, de ses dépendances et de son matériel,

Resteront à la charge des compagnies auxquelles l'exploitation du chemin sera donnée à bail.

Ce bail règlera la durée et les conditions de l'exploitation, ainsi que le tarif des droits à percevoir sur le parcours; il sera passé provisoirement par le ministre des travaux publics, et définitivement approuvé par une loi.

Art. 7. — A l'expiration du bail, la valeur de la voie de fer et du matériel sera remboursée, à dire d'experts, à la compagnie par celle qui lui succèdera, ou par l'Etat.

Art. 9. — Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances.

Remarques sur cette loi. — Cette loi renfermait un art. 3 d'une application difficile. Beaucoup de communes étaient dans l'impossibilité de participer au payement des terrains ou se refusaient à le faire parce que le sacrifice exigé d'elles ne leur paraissait pas en rapport avec les avantages qu'elles devaient tirer de l'opération.

Aussi une loi du 19 juillet 1845 vint-elle abroger la disposition de l'art. 3 de la loi de 1842.

Dès lors, l'intégralité du payement des terrains demeurait à la charge de l'Etat.

Ainsi la loi de 1842 mettait à la charge de l'Etat les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les stations et maisons de garde des passages à niveau, ensemble que l'on désigne sous le nom d'*infrastructure*.

Le ballast, la voie, le matériel, la superstructure en un mot, devaient être établis par la compagnie concessionnaire.

Loi du 15 juillet 1845, relative à la conces-

sion du chemin de fer de Paris à la frontière belge. — A l'origine, les concessions de lignes furent mises en adjudication. Ce système rationnel conduisit à des mécomptes, parce qu'il engendra une concurrence exagérée entre des spéculateurs n'ayant en vue que des affaires de Bourse et ne se préoccupant en aucune façon de l'avenir des lignes à entreprendre. Au système des adjudications on a donc substitué le système des concessions directes.

Quoi qu'il en soit, nous reproduirons le titre VII de la loi du 15 juillet 1845, titre renfermant les dispositions générales qui devaient être appliquées à toutes les adjudications de chemins de fer.

Art. 7. — Nul ne sera admis à concourir à l'adjudication d'un chemin de fer, si préalablement il n'a été agréé par le ministre des travaux publics;

Et s'il n'a déposé :

A la caisse des dépôts et consignations, la somme indiquée au cahier des charges;

Au secrétariat général du ministère du commerce, en double exemplaire, le projet des statuts de la compagnie;

Au secrétariat général du ministère des travaux publics, le registre à souche d'où auront été détachés les titres délivrés aux souscripteurs, ou, pour les compagnies dont les souscriptions auraient été ouvertes antérieurement à la présente loi, l'état appuyé de pièces justificatives constatant les engagements réciproques des fondateurs et des souscripteurs, les versements reçus et la répartition définitive du montant du capital social.

A dater de la remise des registres ou états ci-dessus entre les mains du ministre des travaux publics, toute stipulation par laquelle les fondateurs se seraient réservé la faculté de réduire le nombre des actions souscrites sera nulle et sans effet.

Art. 8. — Les récépissés de souscription ne sont point négociables.

Les souscripteurs seront responsables, jusqu'à concurrence des cinq dixièmes, du versement du montant des actions qu'ils auront souscrites.

Chaque souscripteur aura le droit d'exiger de la compagnie adjudicataire la remise de toutes les actions pour lesquelles il aura été porté sur l'état définitif de répartition déposé au secrétariat général du ministère des travaux publics.

Ces conditions seront mentionnées sur les registres ouverts et sur les récépissés émis postérieurement à la promulgation de la présente loi.

Art. 9. — Les adjudications ne seront valables et définitives qu'après avoir été homologuées par une ordonnance royale.

Art. 10. — La compagnie adjudicataire ne pourra émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constituée en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'art. 37 du Code de commerce.

Art. 11. — Les fondateurs de la compagnie n'auront droit qu'au remboursement de leurs avances, dont le compte, appuyé des pièces justificatives, aura été accepté par l'assemblée générale des actionnaires.

L'indemnité qui pourra être attribuée aux administrateurs, à raison de leurs fonctions, sera réglée par l'assemblée générale des actionnaires.

Art. 12. — Nul ne pourra voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les absents une copie ou extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président. Celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Art. 13. — Toute publication quelconque de la valeur des actions, avant l'homologation de l'adjudication, sera punie d'une amende de 500 à 3,000 fr.

Sera puni de la même peine tout agent de change qui, avant la constitution de la société anonyme, se serait prêté à la négociation de récépissés ou promesses d'actions.

Art. 14. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales, portant règlement d'administration publique, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports, dans leurs rapports avec le service des chemins de fer et de leurs embranchements.

Conventions financières entre l'État et les grandes compagnies. — Les relations d'intérêt entre les grandes compagnies et l'État sont réglées par diverses conventions; les principales sont de 1859, mais elles ont été remaniées par celles de 1863 et de 1868-1869, lesquelles ont été elles-mêmes partiellement modifiées par des conventions de 1873 et de 1875.

Nous ne pouvons entrer dans le détail de

ces conventions financières ; il est difficile de faire court en cette matière et elle nous entraînerait hors de notre cadre. C'est, du reste, un sujet spécial qu'il ne nous paraît pas indispensable de développer ici.

Il est savamment et complètement traité dans le tome III des *Conférences sur le droit administratif* de M. le président Aucoc.

Nous le trouvons exposé d'une manière claire et concise dans quelques paragraphes de l'*Agenda des chemins de fer* ci-après reproduits :

En dehors des chemins de fer d'intérêt local, les chemins appartenant aux six grandes compagnies et formant la plus grande partie du réseau français sont divisés en deux parties : l'une, appelée *Ancien réseau*, formée à peu d'exceptions près des lignes les plus productives, et n'ayant besoin pour se soutenir d'aucun secours ni d'aucune subvention ; l'autre, appelée *Nouveau réseau* et formée, en général, de lignes improductives dont les recettes brutes sont insuffisantes à rémunérer le capital engagé, ou même à payer les frais d'exploitation. Par suite de l'application des conventions, l'Etat *garantit*, à titre d'avance, aux lignes du *nouveau réseau*, pendant cinquante ans, l'intérêt à 4 p. 100 et l'amortissement au même taux (évalué à 0,65 p. 100) du capital affecté à l'établissement de ces lignes ; mais, dès que le revenu de l'ancien réseau dépasse un certain chiffre, qui constitue ce qu'on appelle le *revenu réservé* et non garanti, l'excédant sert, en déduction de la garantie de l'Etat, à couvrir les insuffisances des produits du nouveau réseau.

Il est intéressant de faire remarquer que cet excédant provient presque exclusivement de l'exploitation de 4,000 kilomètres de l'ancien réseau ; si donc, dans un but de concurrence, on doublait les lignes productives de cet ancien réseau par de nouvelles concessions, on risquerait de porter l'atteinte la plus grave aux seules ressources qui compensent les insuffisances du nouveau réseau et de mettre l'Etat dans la nécessité de faire l'avance de la totalité des sommes garanties, sans aucun espoir de remboursement prochain.

Le *revenu réservé* est formé de la réunion de trois éléments calculés ainsi qu'il suit :

1° Un dividende rémunérant le capital social, variant entre 30 et 52 francs par action suivant les compagnies, et fixé de manière à être sensiblement inférieur à la moyenne des dividendes obtenus avant la conclusion des conventions ;

2° Les charges d'intérêt et d'amortissement du capital de premier établissement de l'ancien réseau, évaluées à un taux de 5,75 p. 100 (5,50 p. 100 pour le Nord, en raison de la situation spéciale de son crédit). Ce taux est à peu près la moyenne du taux des emprunts réalisés jusqu'en 1875. Dans les emprunts postérieurs aux conventions de 1875, il doit être tenu compte du taux effectif, du moins en ce qui concerne les compagnies du Midi, de l'Est, de l'Ouest et du Nord.

Le capital de premier établissement, servant de base au calcul des charges d'intérêt et d'amortissement, comprend, outre les sommes réellement dépensées pour la construction du réseau, un capital pour *travaux complémentaires*, dépensé en travaux ultérieurs d'agrandissement ou de remaniement, autorisés par l'Etat après avis du conseil général des ponts et chaussées et délibération du conseil d'Etat. Chaque million, dépensé en travaux complémentaires, donne lieu à une augmentation du revenu réservé, qui varie pour chaque compagnie.

3° Une portion des charges d'intérêt et d'amortissement du capital dépensé pour l'établissement du nouveau réseau. Le taux de la garantie de l'Etat n'étant que de 4,65 p. 100, et le taux moyen des emprunts ayant été fixé à 5,75, la différence, soit 1,10 pour 100 (0,85 pour le Nord), doit être supportée par l'ancien réseau.

Comme le second, ce troisième élément n'est plus invariable depuis les nouvelles conventions de 1875, puisque, en vertu de ces conventions, au taux moyen de 5,75 a été substitué, pour les compagnies du Nord, du Midi, de l'Est et de l'Ouest, le taux effectif des emprunts.

Le revenu réservé, formé par l'addition de ces trois éléments, varie entre 28,000 et 38,000 francs par kilomètre, selon les compagnies.

La garantie d'intérêt de 4,65 p. 100 que donne l'Etat ne fonctionne que lorsque les produits nets de l'exploitation, ajoutés à l'excédant du *revenu réservé*, déversé par l'ancien réseau, d'après le système *déversoir*, sont inférieurs à 4,65 p. 100 du capital du nouveau réseau. *Cette garantie n'est d'ailleurs qu'une avance, portant intérêt à 4 p. 100, que les compagnies devront rembourser à l'Etat, dès que les recettes nettes et les produits du déversoir seront supérieurs aux 4,65 p. 100 du capital de premier établissement.*

Ces avances de l'Etat sont faites par annuités dont le maximum a été fixé à 186,000,000 à la charge du Trésor ; la plus forte avance faite aux compagnies a été celle de l'année 1870, qui s'est élevée à 62,225,000 francs.

La garantie d'intérêt a été limitée à une période de cinquante ans, à partir de l'année 1865 où elle a commencé à fonctionner (1864 pour la compagnie de l'Est), et l'Etat a pour gage de ses avances la valeur que représentera le matériel roulant des compagnies, à l'expiration des concessions. A cette époque, la valeur de ce matériel, qui est actuellement de 1 milliard environ, sera peut-être doublée.

Deux compagnies ne font pas appel à la

garantie d'intérêt, ce sont celles du Nord et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. La compagnie du Nord n'a pas usé de la garantie dont elle aurait pu invoquer le fonctionnement pour l'année de la guerre ; quant à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, elle ne fait usage de la garantie que pour les lignes du Rhône au Mont-Cenis et de l'Algérie, classées à part, en dehors de l'ancien comme du nouveau réseau.

Le total des sommes avancées par l'Etat s'élevait, à la fin de 1875, à 431 millions environ, et le total des sommes déversées par les compagnies sur l'excédant des bénéfices de l'ancien réseau atteignait, à la même époque, 313 millions.

Les profits qui résultent pour l'Etat de l'application des conventions dont on vient d'indiquer les principaux traits sont de diverses natures :

Parmi les *profits directs* dont les compagnies font la perception gratuite pour l'Etat, on peut citer : les impôts sur la grande et la petite vitesse, les droits de timbre, d'enregistrement, de douanes et contributions, etc., qui se sont élevés, pendant la seule année 1875, à la somme *de* 153 *millions*. Parmi les *avantages indirects*, on doit compter les réductions de prix et la gratuité consenties par les compagnies sur les transports de l'Etat (guerre, marine, poste, prisons, etc.) ; les économies réalisées de ce chef atteignent 66 *millions* pendant la même année 1875. Le total des profits directs et indirects forme donc un chiffre qui n'est pas éloigné de 220 millions par an.

Enfin, on peut encore faire entrer en ligne de compte le partage éventuel des bénéfices entre l'Etat et les compagnies. Ce partage doit avoir lieu, pour chaque compagnie, dès que l'ensemble des produits nets des deux réseaux dépassera soit une certaine fraction des capitaux dépensés pour l'établissement de ces réseaux, soit un certain revenu kilométrique pour l'ancien réseau; et, en tous cas, il n'aura lieu qu'à partir du moment où toutes les avances faites antérieurement par l'Etat auront été remboursées; ce fait ne s'est encore produit pour aucune compagnie.

Il reste à dire quelques mots des compagnies qui ne sont pas sous le régime des conventions de 1859 : leurs réseaux ne sont pas subdivisés en nouveau et ancien réseau, et ne donnent lieu, en général, à aucune garantie d'intérêt de la part de l'Etat. Des subventions ont été accordées dans certains cas par les départements traversés; mais par suite, d'une part, de l'importance des dépenses de premier établissement et de l'élévation du taux des emprunts, et d'autre part, de la faiblesse du trafic de ces lignes tracées le plus souvent dans le but de dévier le courant normal du trafic, ces entreprises ont abouti, sauf de rares exceptions, à des échecs regrettables. Les causes de ces échecs sont faciles à saisir. La plupart de ces lignes, établies sous le couvert de l'intérêt local dans un but de concurrence, ont été construites trop chèrement et les dépenses se sont trouvées hors de proportion avec leur trafic probable ; le capital nécessaire à leur construction n'a pu être formé en grande partie qu'avec des obligations procurées à des taux très élevés, plus de 7 et 8 p. 100. Dès le début de l'exploitation, les recettes se sont quelquefois trouvées insuffisantes à couvrir les frais d'exploitation et souvent à faire face aux charges d'intérêt et d'amortissement du capital-obligations. Pour assurer ces services, il a fallu emprunter, et grossir ainsi le capital de premier établissement jusqu'à ce que la faillite ou la liquidation fût devenue nécessaire. Il n'y a d'autres moyens d'échapper à cette dure extrémité que : 1° de réduire les dépenses au minimum absolu et, quand cela est possible, d'adopter la voie étroite; 2° de constituer la totalité ou la presque totalité du capital de construction avec des *actions*, à l'exclusion des *obligations*, et, quand cela n'est pas possible, d'obtenir l'appui d'une grande compagnie qui, par son crédit, procure au taux auquel elle se les procure elle-même les capitaux dont a besoin la compagnie locale.

C'est ainsi que, dans la région du Nord, on a pu concéder et déjà en partie construire plus de 300 kilomètres de chemins, dont la moitié est à voie étroite de 1 mètre. Le prix de revient du kilomètre a varié de 60 à 70,000 francs, pour les lignes à voie d'un mètre de largeur, et de 100 à 120,000 francs, pour les lignes à voie normale ; le capital à dépenser est évalué à 28 millions, dont la compagnie du Nord fournit près de la moitié, soit en souscrivant des actions, soit en faisant l'avance d'une partie des obligations.

Constitution et fonctionnement des compagnies concessionnaires. — Qu'il y ait ou non engagement du Trésor, les chemins de fer d'intérêt général ne peuvent plus être concédés que par une loi, qui fait une concession directe ou qui règle s'il y a lieu les conditions de l'adjudication, le rabais devant porter soit sur la durée de la concession, soit sur le montant de la subvention.

La compagnie concessionnaire est substituée pour l'exécution des travaux à tous les droits de l'Etat, en ce qui touche l'expropriation, l'occupation temporaire, l'extraction des matériaux et les dommages de tous genres.

Un cahier des charges précise la manière dont seront exécutés les travaux et toutes les conditions techniques à remplir par les compagnies.

Il importait également, pour protéger le public contre la fraude et contre la spéculation

de mauvais aloi, il importait de régler la constitution financière des compagnies.

C'est ce qu'avait tenté de faire la loi du 15 juillet 1845 dont nous avons donné plus haut l'extrait relatif aux adjudications.

Les adjudicataires ou concessionnaires ne pouvaient émettre d'actions, ou promesses d'actions négociables, avant de s'être constitués en sociétés anonymes. Mais, depuis la loi du 14 juillet 1867, les sociétés anonymes n'étant plus soumises à l'autorisation préalable, le contrôle que la loi de 1845 avait sagement réservé à l'État n'existe plus. Pour parer à cet inconvénient, on a inséré dans les derniers actes de concession une clause interdisant aux compagnies les opérations étrangères à la construction et à l'exploitation des chemins de fer.

D'après la loi du 15 juillet 1845, les actions ou récépissés ne peuvent être négociés avant l'approbation de la concession et toute publication de la valeur des actions est interdite avant l'accomplissement de cette formalité. La loi du 10 juin 1853 a interdit toute négociation d'actions avant le versement des deux cinquièmes du capital.

L'art. 11 de la loi de 1845 avait limité la part des fondateurs qui ne pouvaient réclamer que le remboursement de leurs avances et celle des administrateurs dont l'indemnité était réglée par l'assemblée des actionnaires. Depuis que les sociétés anonymes ne sont plus soumises à l'autorisation préalable, certains lanceurs d'affaires ont profité de cette circonstance pour se faire accorder une rémunération excessive à titre de fondateurs, et les indemnités des administrateurs ont atteint dans certains cas des chiffres absolument disproportionnés à l'importance des compagnies. On a vu des fondateurs, qui n'avaient jamais entrepris la moindre construction, se réserver par l'acte de constitution d'une compagnie le droit de construire ou d'exploiter une ligne à un prix déterminé par kilomètre, prix laissant à l'intermédiaire un large bénéfice pouvant se chiffrer par des millions.

A l'origine des compagnies de chemins de fer, le capital social était constitué presque entièrement par des actions et on n'avait recours aux obligations que pour couvrir des charges exceptionnelles.

Dans ces conditions, les obligations étaient parfaitement garanties par le capital actions qui leur était donné en gage, et le payement du revenu fixe qui leur était attribué se trouvait assuré.

Mais peu à peu, le capital actions s'amoindrit et le capital obligations s'accrut; cela n'eut pas grand inconvénient pour les anciennes compagnies solidement assises dont le revenu net assure le service des obligations. Ce système entraîna, au contraire, la ruine des obligataires de beaucoup de compagnies nouvelles, dans lesquelles le capital actions n'existait que de nom, les actions demeurant toutes à la souche; on n'émettait que des obligations qui n'avaient aucune garantie. — Et cependant, les obligataires, qui seuls avaient fait les fonds de l'affaire, étaient absolument exclus de l'administration, puisque les actionnaires seuls composent l'assemblée générale et nomment le conseil d'administration. On comprend, sans qu'il soit besoin d'insister sur ce point, quels abus ce système a engendrés.

L'État a cherché les moyens de les supprimer ou tout au moins de les atténuer. En ce qui touche les grandes compagnies, l'émission des obligations doit être autorisée par le ministre des travaux publics, après l'avis du ministre des finances.

Pour les lignes secondaires et les lignes d'intérêt local, on a sauvegardé l'intérêt public en insérant dans les actes de concession les clauses suivantes : 1° l'émission des obligations doit être autorisée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances et même du ministre de l'intérieur, lorsqu'il s'agit de lignes d'intérêt local; 2° le capital obligations ne peut dépasser le capital actions; 3° aucune obligation ne peut être émise avant que les 4/5 du capital actions aient été réalisés et employés en travaux, achat de terrains ou cautionnement.

Depuis 1874, on a de plus imposé aux nouvelles compagnies l'obligation de transmettre chaque trimestre, au ministre des travaux publics, qui le fait insérer au *Journal officiel*, le compte détaillé des recettes et des dépenses de chaque ligne. Le public est ainsi éclairé sur le fonctionnement économique de l'entreprise.

Cahier des charges imposées aux compagnies concessionnaires. — Les cahiers des charges annexés aux conventions déterminent toutes les conditions de construction, d'entretien, d'exploitation, fixent les tarifs, les droits de péage et de transport, les privilèges accordés aux services publics, la durée de la concession, le cautionnement, etc...

Les premiers cahiers des charges étaient nécessairement incomplets; aussi furent-ils remaniés, notamment lors des conventions de 1859, dont les dispositions principales subsistent encore.

On est arrivé aujourd'hui à un type à peu près uniforme, ci-après reproduit :

Loi du 4 décembre 1875, portant déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer d'Alais au Rhône. Convention et cahier des charges annexés à ladite loi.

L'Assemblée nationale a adopté,

Le président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique

l'établissement d'un chemin de fer d'Alais au Rhône, au lieu dit *Port-l'Ardoise*.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire, passée le 4 décembre 1875, entre le ministre des travaux publics et M. *Stephen Marc*, agissant tant en son nom personnel qu'au nom d'une société anonyme en formation, ladite convention portant concession à M. *Stephen Marc*, ès noms qu'il agit, du chemin de fer énoncé à l'art. 1er ci-dessus.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du ministre des finances, par le ministre des travaux publics.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure à la moitié du capital total à réaliser par la compagnie pour l'exécution et la mise en exploitation du chemin.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que la moitié au moins du capital actions ait été versée et employée en achats de terrains, en travaux, en approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Art. 4. — La convention et le cahier des charges annexés à la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de 3 francs.

CONVENTION.

L'an 1875 et le 4 décembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et M. *Stephen Marc*, agissant tant en son nom personnel qu'au nom d'une société anonyme en formation,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à M. *Stephen Marc*, ès noms qu'il agit, qui l'accepte :

1° A titre définitif : un chemin de fer d'Alais au Rhône, au lieu dit *Port-l'Ardoise ;*

2° A titre éventuel : une section de Port-l'Ardoise à Orange et un raccordement avec la ligne en projet de la rive droite du Rhône.

La concession ne sera rendue définitive, pour la section de Port-l'Ardoise à Orange, que lorsque le concessionnaire aura complètement achevé et ouvert à l'exploitation la ligne d'Alais au Rhône.

La concession pourra être rendue définitive, pour le raccordement avec la ligne en projet de la rive droite du Rhône, lorsque les formalités d'enquête prescrites par la loi du 3 mai 1841 auront été accomplies.

Art. 2. — M. *Stephen Marc*, ès noms qu'il agit, s'engage à exécuter les chemins de fer énoncés à l'art. 1er ci-dessus, sans subvention ni garantie d'intérêt, et aux clauses et conditions générales du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 3. — Conformément à l'art. 10 de la loi du 15 juillet 1845, le concessionnaire ne pourra émettre d'actions ni promesses d'actions avant d'avoir constitué une société anonyme suivant les dispositions de la loi du 24 juillet 1867.

Art. 4. — Si des compagnies de chemins de fer déjà existantes ou à créer et concessionnaires de lignes venant s'embrancher sur la ligne concédée par la présente loi empruntent des parties de cette ligne, ces compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où le service de ces mêmes chemins de fer devrait être établi dans des gares appartenant à la compagnie rendue concessionnaire par la présente loi, la redevance à payer à cette compagnie sera réglée, d'un commun accord, entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les recettes et les dépenses de premier établissement et celles d'exploitation, sera remis, tous les trois mois, au ministre des travaux publics et inséré au *Journal officiel*.

Cahier des charges.

TITRE Ier. — TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'Alais au Rhône partira d'Alais, en un point à déterminer ultérieurement par l'administration, la compagnie entendue; il passera par ou près Seynes, la Bruguière, Connaux, et aboutira au Rhône, au lieu dit *Port-l'Ardoise*.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an et terminés dans un délai de quatre ans, à partir de la date de la loi qui approuve la présente concession.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'Etat.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production de projets d'ensemble comprenant, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour point de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil-type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis pour deux voies; mais le chemin pourra n'être exécuté immédiatement que pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement et la fondation pour deux voies des grands ouvrages d'art.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1 mètre au moins.

On ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de 0m,50 de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 300 mètres. Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsquelles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 0m,015 par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 20 millimètres par mètre.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et

leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, les croisements à niveau pourront toujours avoir lieu sous les conditions stipulées dans l'art. 13.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutres sera de 4m,30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 0m,80.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, la largeur des viaducs entre les parapets sera de 4m,50 au moins.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à 4m,80.

Sur les lignes ou sections pour lesquelles la compagnie est autorisée à n'exécuter les ouvrages d'art que pour une seule voie, l'ouverture entre les culées sera de 4m,50.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de 45°.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières; il y sera, en outre, établi une maison de garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets-types de ces barrières.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 0m,03 par mètre pour les routes nationales et départementales, et 0m,05 pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 8 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et 4m,50 sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à 0m,80.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par la compagnie pour le service du chemin de fer une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédant de dépense qui en résultera sera supporté par l'Etat, le département ou les communes intéressées, après évaluation contradictoire des ingénieurs de l'Etat et de la compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et 6 mètres de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie

de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie, savoir :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ou des stations;

3° Et, enfin, dans toutes les parties où l'administration le jugerait nécessaire.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie concessionnaire.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverse souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Les travaux devront être adjugés par lots ou sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées,

entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un même entrepreneur, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections de ce chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance de l'administration auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et spécialement par le présent article, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemins de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui par cela même deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à la rédaction.

TITRE II. — Entretien et exploitation.

Art. 30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'art. 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins publics.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts, garnies de banquettes et munies de rideaux.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux,

les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction, et de dimensions telles qu'ils puissent circuler sur les diverses lignes des compagnies des chemins de fer d'Orléans et de P. L. M.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, wagons de toute espèce, tenders, voitures, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des règlements arrêtés par le préfet, après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation du préfet les règlements généraux relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie est soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III. — Durée, rachat et déchéance de la concession.

Art. 35. — La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'art. 1er du présent cahier des charges, commencera à courir à partir de la loi de concession. Elle prendra fin le 31 décembre 1958.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises comme terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, suivant l'art. 36 ci-dessus.

Dans tous les cas où il serait fait concession à la compagnie de nouvelles lignes de chemins de fer, si le gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article de racheter la concession entière, la compagnie

pourra demander que les lignes dont la concession remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établissement.

Art. 38. — Si la compagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'art. 2, elle sera déchue de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 670,000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au trésor public.

Art. 39. — Faute par la compagnie d'avoir commencé ou terminé les travaux dans le délai fixé par l'art. 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'Etat.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'Etat.

Art. 40. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration pourra prendre immédiatement, aux frais de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mises en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.... Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)........	0.067	0.033	0.10
Voyageurs.... Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)........	0.050	0.025	0.075
Voyageurs.... Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)........	0.037	0.018	0.055
Enfants...... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur........ Au-dessus de sept ans, ils payent place entière........			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs........ (sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30).	0.010	0.005	0.015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait........	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs........	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres........	0.01	0.01	0.02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs........	0.20	0.16	0.36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes........	0.09	0.07	0.16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches, madriers. — Bois de charpente — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées........	0.08	0.06	0.14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises........	0.06	0.04	0.10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables........ Pour le parcours de zéro à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 francs........	0.05	0.03	0.08
4e classe. — Pour le parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 francs........	0.03	0.02	0.05
4e classe. — Pour le parcours de plus de 300 kilomètres..	0.025	0.015	0.04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes........	0.09	0.06	0.15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes........	0.12	0.08	0.20
Locomotive pesant plus de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)........	1.80	1.20	3.00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)........	2.25	1.50	3.75

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	de transport.	totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Tender de 7 à 10 tonnes	0.90	0.60	1.50
Tender de plus de 10 tonnes	1.35	0.90	2.25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0.15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc	0.18	0.14	0.32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. ; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0.12	0.08	0.20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0.08	0.06	0.14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux même prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0.36	0.28	0.64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0.18	0.12	0.30
Et, pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de	0.60	0.40	1.00

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0,40.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Paris, à 20 fr. ou au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever, au maximum, qu'à 0,07 par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train, la compagnie du chemin de fer aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. — Les animaux, denrées, marchandises, effets ou autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux art. 46 et 47 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transports déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne poura être contrainte à transporter les masses pesant plus de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure ou au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes

d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au § 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière que, en aucun cas, un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou à plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toute classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai de deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, la compagnie entendue, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 52. — La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne sont point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants, situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53.— A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'art. 14 de la loi du 15 *juillet* 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'art. 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V. — STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie ;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne;

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue;

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru par la première voiture, et 25 centimes par chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises;

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationne-

ment de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance;

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation;

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard dans la marche de son service une vitesse supérieure;

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts;

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie;

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations;

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les voitures et les wagons employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'Etat ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que moitié de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de 20 centimes par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 58. — Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les

gares des villes ou des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auront lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée, et au besoin requise par le ministre des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI. — Clauses diverses.

Art. 59. — Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 60. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

Art. 61. — Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdites compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement devrait être établi dans les gares de la compagnie, la redevance à payer à ladite compagnie sera réglée, d'un commun accord, entre les deux compagnies intéressées, et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres, 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, 20 p. 100;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

En cas de difficultés entre les compagnies pour l'application de cette clause, il sera statué par le gouvernement.

Art. 62. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra même, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais desdits propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou les décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'aux transports d'objets ou marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la four-

niture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3,500 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 63. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor public, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'art. 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — Avant la promulgation de la loi de concession, le concessionnaire déposera au Trésor public une somme de 670,000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 69. — La compagnie devra faire élection de domicile à Nîmes.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Gard.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Gard, sauf recours au conseil d'État.

Indication des cahiers des charges relatifs à diverses compagnies. — Le type précédent de cahier des charges renferme à peu près toutes les prescriptions qui, sauf quelques variantes, sont imposées aux concessionnaires des lignes d'intérêt général ou d'intérêt local.

On trouvera dans les *Annales des ponts et chaussées* les cahiers des charges de toutes les concessions; nous citerons notamment :

Les conventions du 11 juin 1859;

La loi du 3 août 1872 approuvant l'adjudication du chemin de fer de Clermont-Ferrand à Tulle ;

La loi du 17 juin 1874, concédant les lignes de Bourges à Gien et d'Argent à Beaune-la-Rolande ;

La loi du 2 août 1875, prescrivant l'établissement d'un chemin de fer de grande ceinture autour de Paris et le concédant à un syndicat des grandes compagnies aboutissant à Paris, l'Ouest excepté ;

Le décret du 3 décembre 1875, approuvant la convention passée entre les compagnies du Nord, d'Orléans, de l'Est et de P.-L.-M., pour la constitution du syndicat du chemin de fer de grande ceinture ;

La loi du 3 juillet 1875, déclarant l'utilité publique de plusieurs chemins de fer et les concédant à la compagnie P.-L.-M. ;

La loi du 2 décembre 1875, relative à la concession de la ligne d'Angoulême à Marmande ;

Les lois du 31 décembre 1875, déclarant l'utilité publique de divers chemins de fer et approuvant les concessions nouvelles faites aux compagnies de l'Est et de l'Ouest.

Questions diverses relatives à l'établissement des chemins de fer. — Compétence. — Il nous reste à examiner diverses questions relatives à l'établissement, à la constitution des compagnies, à leur rapport avec l'Etat, et surtout les questions de compétence.

Les compagnies n'ont sur les lignes que des droits mobiliers. — Les lignes de chemins de fer sont rangées par la loi dans la grande voirie et font partie du domaine public.

A l'expiration de la concession, elles font retour à l'Etat, mais, pendant la durée de la concession, elles n'en sont pas moins la propriété de l'Etat. Les compagnies n'ont sur elles aucuns droits immobiliers, et simplement des droits d'exploitation, des droits mobiliers.

On a proposé en 1850 de déclarer que les droits exercés par les compagnies constituaient une nature spéciale d'usufruit ou d'emphytéose, mais cette proposition n'a pas été suivie d'une loi.

Par conséquent, les compagnies n'ayant sur les lignes ni droits mobiliers ni droits d'usufruit, ces lignes ne sont point susceptibles d'hypothèques. — Art. 2118 du Code civil.

Le fait, que les compagnies ne sont pas propriétaires des lignes, entraîne, comme nous le verrons aux mots *Contributions, Patentes,* des conséquences sérieuses au point de vue de l'assiette de l'impôt.

Droits d'octroi à payer par les compagnies. — La perception des droits d'octroi par les villes, dans les stations comprises à l'intérieur du périmètre de l'octroi, a donné lieu à de nombreuses difficultés.

Les villes peuvent-elles percevoir les droits non seulement sur les matières consommées dans les gares, mais encore sur celles que consomment les locomotives en marche? Il y avait là une question délicate qui a été tranchée par la cour de cassation.

Les droits d'octroi sont dus par les compagnies pour toutes les matières consommées dans les gares, stations et ateliers; sont seules exceptées les matières consommées par les machines en marche, même pendant qu'elles traversent le territoire de la ville.

Création de nouveaux postes d'octroi. — Les dépenses nécessaires pour la perception de l'octroi sont à la charge des villes; c'est donc à elles d'établir les nouveaux postes et bâtiments rendus nécessaires par la création d'une gare de chemin de fer. — Ainsi jugé par le conseil d'Etat.

Le ministre ne peut pas, sans excès de pouvoirs, ordonner, après la construction d'une gare sur plans approuvés, qu'elle ne sera mise en service qu'après que la compagnie du chemin de fer aura pris l'engagement de supporter les frais du poste d'octroi à établir pour la porte ouverte sur la rue dont il s'agit. — 14 août 1867.

Une concession peut-elle être cédée sans autorisation? — La concession a été allouée à une compagnie déterminée, à cause des garanties que cette compagnie présentait pour une bonne exécution des travaux et pour une exploitation sérieuse. Si cette compagnie avait le droit de céder sa concession sans l'autorisation du gouvernement, il pourrait arriver que la cession fût faite à une compagnie incapable que l'Etat n'eût jamais admise à concourir.

C'est pour ce motif qu'une jurisprudence constante a déclaré nulles les cessions faites sans l'autorisation du gouvernement. Voici les motifs d'un arrêt de la cour de cassation du 14 février 1859, annulant la cession faite par le concessionnaire de la ligne de Rennes à Moidrey :

« La concession d'un chemin de fer par l'Etat à des particuliers leur est accordée en vue des garanties qu'ils présentent pour l'exécution et l'exploitation de cette entreprise d'utilité générale.

« Il serait contraire à l'ordre et à l'intérêt publics qu'elle pût, sans le consentement du gouvernement, être transmise par ceux qui l'ont obtenue à des tiers qui pourraient ne pas offrir les mêmes garanties. »

Si le concessionnaire ne peut faire cession de sa ligne, il peut passer des traités pour l'exploitation par une autre compagnie, sans l'autorisation du gouvernement; il n'en reste pas moins responsable.

C'est ainsi que les grandes compagnies se

sont chargées de l'exploitation de plusieurs lignes secondaires; mais il a fallu, dans ce cas, l'approbation du gouvernement, parce que les intérêts des grandes compagnies sont liés à ceux du Trésor à cause de la garantie d'intérêt.

Questions de compétence quant aux concessions. — Lorsque les concessions sont faites par une loi, aucun recours n'est ouvert contre elles. Celles qui sont faites par décret peuvent être attaquées, mais seulement pour excès de pouvoirs, ou violation des formes.

Les difficultés relatives à l'interprétation et à l'application du cahier des charges sont soumises à la juridiction administrative. Le cahier des charges désigne en général un seul conseil de préfecture pour examiner les affaires relatives à une compagnie, bien qu'elle s'étende sur plusieurs départements; ainsi, les six grandes compagnies relèvent du conseil de préfecture de la Seine, et les compagnies secondaires relèvent du conseil de préfecture qui se trouve au centre de leur concession.

Les contestations entre les compagnies et les tiers, autant qu'elles n'exigent pas l'interprétation d'un acte administratif, celles notamment qui sont relatives aux transports et aux tarifs, sont de la compétence de l'autorité judiciaire.

Questions de compétence relatives à l'exécution des travaux. — Lorsque l'Etat exécute les travaux par lui-même, toutes les règles concernant les travaux publics en général sont applicables; les débats avec les entrepreneurs, les indemnités pour dommages sont réglés par le conseil de préfecture.

Lorsque, au contraire, la ligne est exécutée par un concessionnaire, il doit avant toutes choses soumettre les projets à l'approbation de l'administration supérieure, ainsi que le prescrit le cahier des charges. Le concessionnaire est substitué à l'Etat quant aux droits de l'expropriation et de l'occupation temporaire: les dommages causés par l'exécution du travail sont examinés par le conseil de préfecture; mais les difficultés qui existent entre la compagnie et ses sous-traitants ou entrepreneurs doivent être portées devant l'autorité judiciaire.

Le marché fait par une compagnie de chemins de fer avec un entrepreneur pour l'exécution de travaux de charpente, dans un bâtiment construit par cette compagnie pour ses bureaux, est un engagement entre commerçants, et la demande de l'entrepreneur en payement du prix de ces travaux est de la compétence du tribunal de commerce. — Cass., 10 juin 1872.

Les compagnies de chemins de fer, en vertu d'une clause de leurs cahiers des charges, sont directement responsables envers les particuliers des dommages causés par les entrepreneurs qu'elles se sont substitués dans l'exécution des travaux. — 16 avril 1863.

De la responsabilité lorsqu'une ligne a été cédée par l'Etat. — Un chemin de fer construit par l'Etat a été concédé à une compagnie. Le cahier des charges impose à la compagnie l'obligation de faire à ses frais tous les travaux d'entretien, de réparation et de constructions nécessaires. Après l'expiration du délai convenu pour la garantie des travaux, l'Etat est affranchi de toute responsabilité, soit à l'égard de la compagnie, soit à l'égard des tiers. C'est dès lors contre la compagnie que doivent être dirigées les réclamations des particuliers qui se plaignent des dommages que l'établissement du chemin de fer leur aurait occasionnés soit en les privant de la jouissance d'une parcelle de leurs terrains, soit en faisant obstacle au libre écoulement des eaux. — 28 novembre 1861.

L'Etat serait, au contraire, responsable des avaries et dommages survenus avant l'expiration du délai de garantie.

Conventions entre une ville et une compagnie. — Une convention de ce genre relève de la juridiction administrative, ainsi que cela résulte d'un arrêt de la cour de cassation, du 12 décembre 1861, arrêt dont voici les motifs:

« La construction des deux gares, objet de la convention entre la compagnie du chemin de fer d'Orléans et la ville de Montauban, avait été approuvée, au nom de l'Etat, par l'administration supérieure, notamment par une décision du ministre des travaux publics; il s'agissait, dès lors, de travaux publics à exécuter par la compagnie du chemin de fer, en vertu d'un acte présentant tous les caractères d'un véritable marché de travaux publics; les contestations élevées sur un contrat de cette nature, et sur les faits administratifs qui l'ont précédé ou suivi, ne pouvaient être jugées que par les tribunaux administratifs; l'incompétence des tribunaux ordinaires était d'ordre public. »

D'après le cahier des charges des compagnies, il appartient au ministre des travaux publics d'autoriser, dans l'emplacement et le profil des chemins existants, les modifications nécessaires à l'établissement du chemin de fer ou de ses dépendances. Sa décision est, dans ce cas, un acte d'administration, qui n'est pas susceptible d'être déféré au conseil d'Etat par la voie contentieuse. Mais s'il s'élève des difficultés au sujet de conventions intervenues entre une compagnie et une ville pour l'entretien d'une voie d'accès à la gare, ne remplaçant aucune voie publique préexistante, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de rechercher l'existence et la portée de ces conventions, en vertu du § 2 de l'art. 4 de la

loi du 28 pluviôse an VIII, et la décision ministérielle attaquée ne fait pas obstacle à ce que les parties portent leur contestation devant ledit conseil. — 1er avril 1869.

Création et modification des gares et stations. — L'administration, investie par le cahier des charges de la concession d'un chemin de fer du droit de déterminer, après enquête, le nombre et l'emplacement des gares qu'elle juge utiles pour le chemin de fer, agit dans la limite de ses attributions en refusant de rétablir une gare supprimée. La décision ministérielle contenant ce refus ne peut être l'objet d'un recours contentieux de la part d'un particulier ou d'une commune. — 28 janvier 1864.

Le ministre peut, sans excéder ses pouvoirs, autoriser après enquête une compagnie concessionnaire de chemin de fer à modifier la destination d'une gare en dirigeant sur une annexe une certaine catégorie de marchandises, de manière à éviter l'encombrement de la gare principale. Cette mesure ne saurait être attaquée par les tiers comme équivalente à la suppression indirecte de la gare. En supposant qu'une modification autorisée dans le service d'une gare puisse servir de fondement à une demande d'indemnité contre l'Etat ou la compagnie, cette demande ne pourrait être portée directement devant le conseil d'Etat par la voie contentieuse. — 20 août 1864.

Dans cette affaire, M. le commissaire du gouvernement Robert faisait observer que les clauses d'un cahier des charges sont des conventions arrêtées entre une compagnie et l'Etat, stipulant au nom de l'intérêt public. Or l'Etat peut renoncer aux avantages qu'il a stipulés. Il peut donc autoriser la suppression d'une gare indiquée au cahier des charges. Les tiers intéressés au maintien de cette gare ne peuvent réclamer que l'accomplissement des formes prescrites pour cette suppression.

Le conseil d'Etat a jugé le 22 juin 1876 que la création d'une station ne pouvait être ordonnée d'office par l'Etat à défaut d'une proposition de la compagnie. Voici les motifs de cet important arrêt :

Considérant que l'art. 9 du cahier des charges de la concession de la compagnie des chemins de fer du Nord annexé à la convention de 1857, est ainsi conçu :

« Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

« Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

« Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale. »

Considérant que cet article s'est préoccupé non seulement du moment de la construction, mais encore de l'avenir, et qu'il a prévu les changements et augmentations que des nécessités nouvelles pourraient exiger ; que cette prévision de besoins nouveaux devait entrer dans la commune intention des parties contractantes, surtout avec la condition d'une concession de 99 ans, commençant au 1er janvier 1852 et finissant au 31 décembre 1950, et qui aujourd'hui encore dépasse 70 ans ; que du même texte du § 5 de l'art. 9, il ressort qu'à l'Etat appartient le droit de déterminer le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et gares de marchandises ; mais que cette décision ne peut se produire que si la compagnie fait une proposition à l'Etat, l'Etat accordant ou refusant son approbation aux propositions de la compagnie ; que le concert des deux parties contractantes est exigé pour la création des stations et gares dont il s'agit ;

Considérant que le rapprochement du texte du § 3 de celui des paragraphes qui le précèdent rend plus manifeste encore la pensée qui a présidé à l'élaboration et à la rédaction du cahier des charges et spécialement de l'art. 9 ; qu'il convient, en effet, de distinguer entre les mesures qui ont pour but la sécurité et celles qui concernent l'exploitation ; que, pour les premières, l'Etat a dû réserver, comme il l'a fait, son indépendance complète ; que, pour les secondes, au contraire, la concession faite à la compagnie ayant consisté dans l'abandon du droit d'exploitation, l'Etat s'est réservé seulement le droit de surveillance, de contrôle, d'approbation ou de défense ; qu'à l'Etat seul devait, par suite, appartenir le droit de décider l'emplacement des gares d'évitement, le nombre des voies, après avoir entendu la compagnie, mesures qui intéressent la sécurité, mais qu'en ce qui touche le nombre et l'emplacement des gares et stations, mesures qui intéressent l'exploitation, l'Etat n'a conservé qu'un droit de contrôle, un droit d'approbation ou de refus ;

Le § 3 de l'art. 9 doit être interprété en ce sens que l'Etat ne peut aujourd'hui imposer à la compagnie du Nord l'établissement de stations et gares nouvelles.

Contestations entre les compagnies et l'administration des postes. — L'autorité administrative est compétente pour connaître d'une contestation élevée entre une compagnie de chemin de fer et l'administration des postes, quand il y a lieu de déterminer ou d'apprécier une des charges de la concession. Dans l'espèce, une compagnie de chemin de fer condamnée à payer des dommages-intérêts à un

employé des postes blessé dans le déraillement d'un train, demande que l'administration des postes soit tenue de la garantir des condamnations qui ont été prononcées contre elle au profit de l'employé. La compagnie du chemin de fer prétend que les blessures de cet employé ont été aggravées par la disposition intérieure du wagon-poste. — 13 décembre 1866.

Propriété des terrains devenus inutiles à l'exploitation. — Une compagnie de chemins de fer qui a exécuté, suivant les prescriptions de son cahier des charges, un embranchement ayant pour effet de rendre inutiles une gare et une section de chemin où tout service a été supprimé, en conserve la libre et absolue disposition, et l'Etat n'a aucun droit à exercer sur les terrains et constructions qui ont cessé d'être affectés à l'exploitation. — 11 déc. 1874.

Dans cette espèce, où la juridiction administrative était compétente puisqu'il s'agissait de l'interprétation du cahier des charges, le conseil d'Etat a adopté les motifs suivants :

« Considérant qu'aux termes de l'art. 21 du cahier des charges du 1er août 1857, la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi doit acheter et payer les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances; qu'aux termes de l'art. 29 la compagnie doit faire faire un bornage et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances, et que les terrains acquis postérieurement à cette opération, pour les besoins de l'exploitation, doivent être compris dans les bornages supplémentaires, et ajoutés au plan cadastral; qu'enfin, aux termes de l'art. 36, le gouvernement sera subrogé, à l'expiration de la concession, à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances; que, de l'ensemble de ces dispositions, il résulte que l'Etat a simplement entendu acquérir les terrains destinés au service du chemin de fer et qu'ainsi il n'a, en vertu du cahier des charges, aucun droit à exercer sur les terrains et constructions qui, par suite de modifications régulièrement autorisées, ont cessé d'être affectés à l'exploitation; que la compagnie des chemins de fer du Midi, ayant exécuté, conformément à l'art. 2 de son cahier des charges du 24 août 1852, un embranchement destiné à relier la gare de Saint-Jean à la ligne de Bordeaux à Bayonne, a été régulièrement autorisée, par décision ministérielle du 23 avril 1863, à supprimer tout service dans la gare de Ségur et sur la section de Ségur à Pessac, devenues inutiles par suite de l'ouverture de cet embranchement; qu'ainsi ladite gare et ladite section ont cessé de constituer une dépendance du chemin de fer, et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Seine a décidé que la compagnie devait en avoir la libre et absolue disposition. — (Rejet. Etat condamné aux dépens.) »

Propriété d'une route nationale délaissée. — La question de savoir si une portion de route nationale abandonnée appartient à l'Etat ou à la compagnie concessionnaire d'un chemin de fer est de la compétence de l'autorité administrative, lorsque cette question naît, non d'une contestation sur un titre de propriété, mais d'une difficulté sur le sens et la portée des clauses du cahier des charges qui règle les conditions de la concession. — Cass., 24 août 1870.

C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de prononcer sur la contestation qui s'élève entre l'administration des domaines et une compagnie de chemins de fer au sujet du prix des parcelles de routes nationales délaissées par suite de déviation opérée par la compagnie, alors que celle-ci invoque exclusivement à l'appui de son droit les dispositions du cahier des charges. — 16 mai 1872.

Dans cette affaire le ministre des travaux publics était d'avis, en opposition avec l'administration des domaines, que le prix de parcelles des routes nationales, délaissées par suite de déviation rendue nécessaire par la construction d'un chemin de fer, appartient à la compagnie du chemin de fer qui, en vertu d'une clause de son cahier des charges, se trouve substituée aux droits et aux obligations de l'Etat pour l'exécution des travaux dépendant de la concession.

Cette jurisprudence vient d'être modifiée, ainsi que l'expose la circulaire suivante :

Circulaire du ministre des travaux publics du 19 août 1878. — Remise à l'administration des domaines des terrains occupés par les compagnies de chemins de fer sur les dépendances du domaine public.

Monsieur l'ingénieur en chef, par une décision rendue, le 28 juillet 1876, dans une instance engagée entre l'Etat et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la section du contentieux du conseil d'Etat a reconnu que, « si l'art. 21 du cahier des charges de la concession impose à la compagnie l'obligation d'acheter et de payer tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et pour la déviation des voies de communication, aucune disposition ne lui attribue les parcelles déclassées des routes, et qu'elle n'est pas davantage fondée à se prévaloir, pour se prétendre propriétaire desdites parcelles, de ce que l'art. 22 la substitue à l'Etat pour l'exécution des travaux dépendant de la concession; que cet article n'a, en effet, pour but que de l'investir des droits et obligations qui dérivent, pour l'administration, des lois et règlements en matière de travaux publics. »

L'administration des domaines a pensé que cette décision, par la généralité de ses termes,

lui donnait le droit, non seulement de se faire remettre et d'aliéner, dans les conditions prévues par la loi du 24 mai 1842, les portions des routes nationales et même des lits de cours d'eau navigables ou flottables rendues disponibles par la construction de nouvelles routes ou la création de nouveaux lits, opérées aux frais des compagnies de chemins de fer, mais encore d'exiger de ces mêmes compagnies le prix de toutes les parcelles du domaine national (routes, cours d'eau, rivages de la mer, etc.) qu'elles emploient à l'établissement des voies ferrées et des autres voies de communication dont la construction est à leur charge.

MM. les directeurs des domaines ont été, en conséquence, invités à faire demander à MM. les ingénieurs des ponts et chaussées des relevés indiquant : 1° toutes les parcelles de routes, cours d'eau navigables ou flottables, rendues disponibles par les travaux des compagnies de chemins de fer; 2° toutes les parcelles, de même origine, employées à la construction des chemins de fer et de nouvelles routes créées aux frais des compagnies, et, à la suite de l'examen de ces relevés, de provoquer, soit la remise et l'aliénation des terrains disponibles, soit la restitution des terrains vendus, soit la fixation des indemnités à la charge des compagnies.

Cette demande ayant soulevé quelques difficultés, il a paru qu'il y avait lieu de régulariser les occupations par les compagnies de chemins de fer des dépendances du domaine public, et j'ai, d'accord avec M. le ministre des finances, décidé que les opérations y relatives devraient être faites d'après les bases suivantes :

I. — Toute occupation par les compagnies de chemins de fer des dépendances du domaine public ou du domaine de l'Etat doit donner lieu au payement, soit d'un prix, soit d'une redevance.

II. — Les compagnies doivent payer, sans distinction de nature et de provenance, la valeur de toutes les portions du domaine public définitivement incorporées à la voie ferrée et à ses dépendances, avec le consentement exprimé ou implicite du service chargé de la conservation de ce domaine.

III. — Est considérée, notamment, comme occupation définitive, celle des portions de routes ou de lits des cours d'eau navigables ou flottables sur lesquelles reposent des constructions, telles que les piles et culées des voûtes ou viaducs qui supportent la voie ferrée.

IV. — Mais il n'y a pas lieu d'exiger de prix pour les occupations temporaires et révocables, c'est-à-dire pour celles qui se concilient avec le maintien de l'affectation primitive de la portion du domaine public occupée; seulement, les compagnies sont tenues, comme les simples particuliers, au payement d'une redevance annuelle, en compensation des avantages qu'elles retirent d'une jouissance privative ou privilégiée.

V. — Il est admis, par exception à la règle ci-dessus rappelée et sans que cette exception puisse être étendue par analogie, qu'aucune redevance ne doit être exigée des compagnies pour les passages à niveau des voies ferrées sur les routes nationales, à raison des conditions toutes spéciales dans lesquelles s'exerce, sur ces points, la double circulation.

VI. — Enfin, en ce qui concerne l'ancien tracé des routes déviées, une décision souveraine ayant reconnu que les compagnies n'ont pas le droit d'en disposer à leur profit, même lorsqu'elles en ont opéré le remplacement à leurs frais, ces compagnies ne sont pas plus fondées à occuper gratuitement les terrains qui en proviennent qu'à les vendre, et cette occupation doit dès lors donner lieu à la perception d'un prix ou d'une redevance, suivant les distinctions qui précèdent; il doit en être de même pour les anciens lits de cours d'eau navigables ou flottables rendus disponibles par la création de nouveaux lits opérée aux frais des compagnies.

VII. — Il n'y a pas lieu, quant à présent, de revendiquer, au nom de l'État, la propriété des portions de lits de cours d'eau non navigables ni flottables incorporées à une voie ferrée ou délaissées par suite de la création de nouveaux lits.

Je vous prie de faire préparer le plus promptement possible, conformément aux indications ci-dessus, les relevés des terrains occupés par les compagnies de chemins de fer sur les dépendances du domaine public, qui vous ont été demandés par l'administration des domaines.

Ces relevés seront dressés par département et remis à MM. les directeurs des domaines, par l'intermédiaire de MM. les préfets. Ils devront être groupés dans un tableau dont vous trouverez ci-joint le modèle.

Veuillez m'accuser réception de la présente dépêche, en me renvoyant, sans lettre spéciale, le récépissé ci-joint.

Recevez, monsieur l'ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le ministre des travaux publics,
C. DE FREYCINET.

Terrains de l'Etat occupés par les compagnies. — D'après l'art. 3 de la loi du 11 juin 1842. il n'y avait pas d'indemnité à payer pour les terrains et bâtiments appartenant à l'État, occupés par une ligne de chemin de fer.

Cette disposition de loi n'est applicable qu'aux lignes exécutées directement par l'Etat, dans le système de la loi de 1842.

Lorsque la construction est faite par une compagnie concessionnaire, elle doit payer

même les terrains appartenant à l'Etat. — Cass., 8 mai 1865.

Décret du 18 janvier 1873. — Emploi des rails en acier. — Un décret du 18 janvier 1873 autorise la compagnie de l'Est à déroger à l'art. 19 du cahier des charges annexé au décret du 11 juin 1859 et à employer sur les voies principales de son réseau des rails en acier du poids de 30 kilogrammes par mètre courant, au lieu des rails en fer laminé pesant 35 kilogrammes prescrits par le cahier des charges.

Décret du 2 avril 1874. — Intervention du ministre de la guerre dans les questions de création de chemins de fer en dehors de la zone frontière.

« Art. 1er. — Le ministre des travaux publics communique au ministre de la guerre toute proposition tendant à la création d'un chemin de fer, soit d'intérêt général, soit d'intérêt local, non compris dans la zone frontière.

Art. 2. — Si le ministre de la guerre déclare que son département est désintéressé dans l'affaire ou si, dans le délai de deux mois, il n'a fait aucune réponse, l'affaire suit son cours, sans autre intervention de l'autorité militaire.

Dans le cas, au contraire, où le ministre de la guerre estime que la nouvelle ligne présente un intérêt militaire, il reçoit, sur sa demande, communication des projets.

Art. 3. — Si, à la suite de cette communication et de l'examen dont elle est l'objet, l'accord ne s'établit point entre le ministre de la guerre et le ministre des travaux publics, la commission mixte des travaux publics est consultée. Le dossier lui est adressé à cet effet, sans qu'il soit nécessaire de passer au préalable par les formalités prescrites en matière de travaux mixtes.

Art. 4. — L'avis de la commission mixte est joint au dossier, qui est renvoyé au ministre des travaux publics, et il y reste annexé lorsque ce dossier est ensuite soumis, soit à l'examen du conseil d'Etat, soit à l'Assemblée nationale.

L'ne expédition du même avis est adressée au ministre de la guerre. »

III. — Des chemins de fer de l'État.

La loi du 18 mai 1878 a approuvé le rachat de divers chemins de fer secondaires et autorisé le ministre des travaux publics à en assurer l'exploitation provisoire à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor.

M. de Freycinet a réuni les lignes rachetées en un réseau spécial qui a pris le nom de *Chemins de fer de l'Etat*. Ces chemins forment un service particulier, sorte d'annexe de l'administration des travaux publics et de l'administration des finances, fonctionnant à côté d'elles d'une manière indépendante et sans autre lien que celui d'un contrôle exact et rigoureux.

Le ministre a cherché à éviter les complications auxquelles ont souvent donné lieu les tentatives d'exploitation par l'Etat.

« En effet, dit-il, c'est avec raison qu'on a fait ressortir les lenteurs et la gêne excessive qui résultent de l'ingérence directe de l'Etat dans les mille détails d'une opération en grande partie commerciale. La création d'un conseil d'administration investi d'attributions analogues à celles des conseils d'administration des compagnies permettra à l'Etat de se tenir, en quelque sorte, en dehors d'une sphère qui ne paraît pas faite pour lui. Il n'interviendra, ainsi qu'il le fait du reste vis-à-vis des chemins de fer concédés, que pour contrôler, approuver les marches des trains, homologuer les tarifs, assurer l'application des lois et règlements. Pour bien marquer cette dernière partie de son rôle, nous avons tenu à laisser subsister dans toute son intégrité l'organisation du service du contrôle tel qu'il fonctionne sur les autres réseaux. Le public trouvera donc sur les lignes provisoirement exploitées par l'Etat, les mêmes garanties et la même protection, à l'égard du personnel exploitant, que si ces lignes n'avaient pas changé de mains. Il pourra, en toutes circonstances, recourir à la même autorité et défendre ses droits dans les mêmes formes et suivant les mêmes règles que sur l'universalité du réseau français. »

Décret du 25 mai 1878, organisant les chemins de fer de l'Etat.

Un décret du 25 mai 1878 a organisé l'administration générale des chemins de fer de l'Etat, et un second décret, pris à la même date, a organisé le service financier de l'exploitation.

Ces deux décrets ont été insérés au *Journal officiel* du 27 mai 1878; nous ne reproduirons que le premier:

TITRE Ier. — Dispositions générales.

Art. 1er. — Les lignes de chemins de fer déjà exploitées ou à construire, qui sont comprises dans la loi du 18 mai 1878 seront, au fur et à mesure de leur remise à l'Etat, considérées provisoirement comme formant un seul et même réseau, sous la dénomination de *Chemins de fer de l'Etat*.

Art. 2. — Ce réseau provisoire, à l'exception des lignes ou portions de lignes dont les travaux d'infrastructure ne sont pas terminés,

formera un service distinct, qui sera confié, sous l'autorité du ministre des travaux publics, à un conseil d'administration de neuf membres, nommés par décret du président de la République.

Art. 3. — Les lignes ou portions de lignes dont l'infrastructure est à terminer resteront dans les attributions de l'administration centrale des travaux publics, chargée d'en poursuivre l'exécution.

Ces lignes, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux d'infrastructure, seront remises par section à l'administration du réseau provisoire. La remise s'effectuera suivant les règles adoptées dans les cas semblables pour les chemins de fer concédés.

Il sera pourvu à l'exécution des travaux de superstructure et des travaux complémentaires de premier établissement, par les soins de l'administration du réseau provisoire, au moyen des ressources accordées par le ministre des travaux publics et conformément à ses décisions.

TITRE II. — Exploitation provisoire.

Art. 4. — Le conseil d'administration prévu à l'art. 2 exercera, pour l'exploitation provisoire des lignes, et sous les réserves contenues au présent décret, des attributions analogues à celles des conseils d'administration des chemins de fer concédés. Il aura notamment le pouvoir :

1° De nommer et révoquer, sur la proposition du directeur, tous les agents et employés ;

2° De fixer ou modifier les tarifs de toute nature, sous réserve de l'homologation ministérielle ;

3° D'approuver les règlements relatifs à l'organisation du service, à la marche des trains, à la police et à l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances ;

4° D'approuver les marchés et traités relatifs aux divers services ;

5° De diriger l'administration financière conformément aux règles posées par le décret spécial à ce service ;

6° D'autoriser toutes actions judiciaires.

Un arrêté ministériel fixera le mode de fonctionnement de ce conseil et réglera ses rapports avec l'administration centrale des travaux publics, ainsi que les justifications qu'il aura à lui fournir.

Art. 5. — Le conseil d'administration pourra, avec l'autorisation du ministre des travaux publics, passer des traités pour l'exploitation d'une partie ou de la totalité des lignes du réseau.

Ces traités seront soumis par le ministre à l'examen du comité consultatif des chemins de fer.

Art. 6. — La direction des services administratifs et techniques sera confiée à un directeur relevant immédiatement du conseil d'administration et nommé par décret, sur la proposition du ministre des travaux publics, après avis de ce conseil.

Le directeur sera choisi parmi les membres des corps des ponts et chaussées ou des mines.

Il assistera aux séances du conseil d'administration, avec voix consultative.

Il aura sous ses ordres le personnel des divers services, à l'exception de ceux qui relèvent directement du conseil.

Il exercera, en matière financière, les attributions déterminées par le décret spécial prévu à l'art. 10. Il passera les marchés et les traités, consentira les transactions et suivra les actions judiciaires, en exécution des délibérations du conseil d'administration. Il fera tous actes conservatoires. Il signera la correspondance.

Art. 7. — L'organisation des services comprendra :

Un chef de l'exploitation, ayant dans ses attributions le service commercial ;

Un ingénieur en chef du matériel et de la traction ;

Un ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, chargé également des travaux de superstructure, pour les lignes à mettre en exploitation, ainsi qu'il est dit à l'art. 3.

Ces trois chefs de service seront nommés par le ministre des travaux publics, après avis du conseil d'administration.

Art. 8. — L'exploitation provisoire par l'Etat s'effectuera en conformité des lois et règlements en vigueur. Elle sera régie, sans distinction de lignes, par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, annexé à la loi du 4 décembre 1875.

Toutefois les tarifs actuellement adoptés sur les diverses lignes, en vertu de leurs cahiers des charges primitifs, continueront d'être appliqués jusqu'à ce qu'ils aient été régulièrement modifiés, selon les dispositions du titre V de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Art. 9. — Les recettes brutes, relevées par ligne ou par groupe de lignes, suivant les instructions qui seront données par le ministre des travaux publics, devront être régulièrement publiées par semaine.

Art. 10. — L'organisation du service financier de l'exploitation provisoire par l'Etat sera réglée par un décret spécial, rendu sur la proposition des ministres des travaux publics et des finances.

Art. 11. — Les divers agents actuellement employés sur les lignes rachetées seront, sauf le cas de mauvais service ou de suppression d'emploi, conservés dans la situation qu'ils occupent ou dans une situation analogue, compatible avec la présente organisation.

Ces agents, ainsi que ceux qui pourraient être ultérieurement attachés au service des lignes rachetées, seront, pendant la durée de

leur service, considérés comme agents temporaires de l'Etat.

Les fonctionnaires et agents appartenant aux administrations publiques qui seront employés sur le réseau des chemins de fer de l'Etat seront considérés comme étant en service détaché.

Art. 12. — Des arrêtés du ministre des travaux publics, rendus sur la proposition du conseil d'administration, détermineront :

1° Le chiffre des traitements fixes des diverses catégories de fonctionnaires et agents employés sur le réseau ;

2° Le chiffre des indemnités fixes, journalières, mensuelles ou annuelles, attribuées aux divers emplois, ainsi que le montant des jetons de présence des administrateurs ;

3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de primes de gestion ou d'économie, aux fonctionnaires et agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation, sans toutefois que le total de ces sommes puisse dépasser 2 pour 100 de la recette brute réalisée dans l'année. Ces sommes ne comprennent point les primes d'économie des mécaniciens et chauffeurs, qui sont fixées par le conseil d'administration.

En attendant que ces arrêtés aient été rendus, les fonctionnaires et agents seront rétribués d'après les bases appliquées sur les lignes rachetées, sauf les modifications proposées par le conseil et approuvées par le ministre.

TITRE III. — Contrôle de l'administration centrale des travaux publics.

Art. 13. — Le contrôle de l'Etat s'exercera sur le réseau des lignes rachetées, comme sur les autres réseaux d'intérêt général; conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, par les fonctionnaires et agents du contrôle relevant directement de l'administration centrale des travaux publics.

TITRE IV. — Disposition transitoire.

Art. 14. — La remise à l'Etat des lignes exploitées ou dont l'infrastructure est terminée s'effectuera contradictoirement entre les représentants de chacune des compagnies et les représentants du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.

Un agent supérieur du contrôle, désigné par le ministre des travaux publics, sera présent à la remise et veillera à ce que les intérêts de l'Etat soient sauvegardés. Le procès-verbal de remise, revêtu des signatures des trois parties intervenantes, sera immédiatement adressé à l'administration centrale des travaux publics, chargée de poursuivre la liquidation des comptes et le règlement définitif avec les représentants de la compagnie cédante.

La remise des lignes ou portions de lignes dont les travaux d'infrastructure ne sont pas terminés s'effectuera entre les représentants des compagnies cédantes et les agents du contrôle de l'Etat.

IV. — Exploitation et police des chemins de fer.

1° Lois et règlements sur la matière.

Loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer.

TITRE Ier. — Mesures relatives a la conservation des chemins de fer.

Art. 1er. — Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie.

Art. 2. — Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

Art. 3. — Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,

L'écoulement des eaux,

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,

La distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés,

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

Art. 4. — Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

Art. 5. — A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne

tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

Art. 6. — Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

Art. 7. — Il est défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Art. 8. — Dans une distance de moins de 5 mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

(1°) Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, les dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin;

(2°) Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Art. 9. — Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes.

Art. 10. — Si, hors les cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Art. 11. — Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de 16 à 300 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II. — Des contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer.

Art. 12. — Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs, dûment assermentés.

Art. 13. — Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet, et transmis, dans le même délai, au conseil de préfecture du lieu de la contravention.

Art. 14. — Les contraventions prévues à l'art. 12 seront punies d'une amende de 300 à 3,000 francs.

Art. 15. — L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III. — Des mesures relatives a la sureté de la circulation sur les chemins de fer.

Art. 16. — Quiconque aura volontairement

détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

Art. 17. — Si le crime prévu par l'art. 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

Art. 18. — Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'art. 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 100 à 500 francs.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 25 à 300 francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis par le jugement sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra pas être moindre de deux ans ni excéder cinq ans.

Art. 19. — Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 50 à 1,000 francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3,000 francs.

Art. 20. — Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Art. 21. — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de 3 jours à 1 mois.

Art. 22. — Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Art. 23. — Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres I et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

Art. 24. — Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

Art. 25. — Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

Art. 26. — L'art. 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

Art. 27. — En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

Ordonnance royale du 15 novembre 1846. Police, sûreté et exploitation des chemins de fer.

Louis-Philippe, etc.;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics;

Vu l'art. 9 de la loi du 11 juillet 1842, relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

Notre conseil d'Etat entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE Ier. — Des stations et de la voie des chemins de fer.

Section Ire. — *Des stations.*

Art. 1er. — L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des stations des chemins de fer, seront réglés par des arrêtés du préfet du département. Ces arrêtés ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des travaux publics.

Section II. — *De la voie.*

Art. 2. — Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état.

La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Dans le cas où ces mesures seraient insuffisantes, le ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie, prescrira celles qu'il jugera nécessaires.

Art. 3. — Il sera placé, partout où besoin sera, des gardiens, en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles des croisements et changements de voie; en cas d'insuffisance, le nombre de ces gardiens sera fixé par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Art. 4. — Partout où un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné au passage des piétons, il sera établi des barrières.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Art. 5. — Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le ministre des travaux publics.

Art. 6. — Aussitôt après le coucher du soleil et jusqu'après le passage du dernier train, les stations et leurs abords devront être éclairés.

Il en sera de même des passages à niveau pour lesquels l'administration jugera cette mesure nécessaire.

TITRE II. — Du matériel employé a l'exploitation.

Art. 7. — Les machines locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation de l'administration, et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Lorsque, par suite de détérioration ou pour toute autre cause, l'interdiction d'une machine aura été prononcée, cette machine ne pourra être remise en service qu'en vertu d'une nouvelle autorisation.

Art. 8. — Les essieux des locomotives, des tenders et des voitures de toute espèce, entrant dans la composition des convois de voyageurs ou dans celle des trains mixtes de voyageurs et de marchandises allant à grande vitesse, devront être en fer martelé de premier choix.

Art. 9. — Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour, et indiquer à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues, et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de locomotives, tenders et voitures de toute espèce, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations; à cet effet, le numéro d'ordre sera poinçonné sur chaque essieu.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Art. 10. — Il est interdit de placer dans un convoi comprenant des voitures de voyageurs aucune locomotive, tender ou autre voiture d'une nature quelconque, montés sur des roues en fonte.

Toutefois, le ministre des travaux publics pourra, par exception, autoriser l'emploi de roues en fonte, cerclées en fer, dans les trains mixtes de voyageurs et de marchandises, et marchant à la vitesse d'au plus 25 kilomètres à l'heure.

Art. 11. — Les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour objet d'arrêter

les fragments de coke tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

Art. 12. — Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide; elles devront être commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs.

Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins 45 centimètres en largeur, 65 centimètres en profondeur et 1 mètre 45 centimètres en hauteur; cette disposition sera appliquée aux chemins de fer existants, dans un délai qui sera fixé pour chaque chemin par le ministre des travaux publics.

Art. 13. — Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rapport d'une commission, constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille prescrite pour les voitures publiques par l'art. 117 de la loi du 25 mars 1817 aura été délivrée par le directeur des contributions indirectes.

Art. 14. — Toute voiture de voyageurs portera dans l'intérieur l'indication apparente du nombre des places.

Art. 15. — Les locomotives, tenders et voitures de toute espèce devront porter : (1°) le nom ou les initiales du nom du chemin de fer auquel ils appartiennent; (2°) un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.

Art. 16. — Les machines locomotives, tenders et voitures de toute espèce, et tout le matériel d'exploitation, seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics les mesures adoptées par elle à cet égard, et, en cas d'insuffisance, le ministre, après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires à la sûreté de la circulation.

TITRE III. — De la composition des convois.

Art. 17. — Tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics.

Art. 18. — Chaque train de voyageurs devra être accompagné :

(1°) D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine : le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine, en cas de besoin;

(2°) Du nombre de conducteurs gardes-freins qui sera déterminé pour chaque chemin, suivant les pentes et suivant le nombre de voitures, par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sur la dernière voiture de chaque convoi ou sur l'une des voitures placées à l'arrière, il y aura toujours un frein, et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un convoi, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Un train de voyageurs ne pourra se composer de plus de vingt-quatre voitures à quatre roues. S'il entre des voitures à six roues dans la composition du convoi, le maximum du nombre de voitures sera déterminé par le ministre.

Les dispositions des paragraphes précédents sont applicables aux trains mixtes de voyageurs et de marchandises marchant à la vitesse des voyageurs.

Quant aux convois de marchandises qui transportent en même temps des voyageurs et des marchandises, et qui ne marchent pas à la vitesse ordinaire des voyageurs, les mesures spéciales et les conditions de sûreté auxquelles ils devront être assujettis seront déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

Art. 19. — Les locomotives devront être en tête des trains.

Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans le voisinage des stations ou pour le cas de secours. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser 25 kilomètres par heure.

Art. 20. — Les convois de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas analogue ou spécial préalablement déterminé par le ministre des travaux publics.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un convoi de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la station où elle aura été jugée nécessaire, et de l'heure

à laquelle le train aura quitté cette station.

Ce registre sera représenté, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance de l'exploitation.

Art. 21. — Il est défendu d'admettre, dans les convois qui portent des voyageurs, aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.

Art. 22. — Les voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs seront liées entre elles par des moyens d'attache tels, que les tampons à ressort de ces voitures soient toujours en contact.

Les voitures des entrepreneurs de messageries ne pourront être admises dans la composition des trains qu'avec l'autorisation du ministre des travaux publics, et que moyennant les conditions indiquées dans l'acte d'autorisation.

Art. 23. — Les conducteurs gardes-freins seront mis en communication avec le mécanicien, pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme, par tel moyen qui sera autorisé par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Art. 24. — Les trains devront être éclairés extérieurement pendant la nuit. En cas d'insuffisance du système d'éclairage, le ministre des travaux publics prescrira, la compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Les voitures fermées, destinées aux voyageurs, devront être éclairées intérieurement pendant la nuit, et au passage des souterrains qui seront désignés par le ministre.

TITRE IV. — Du départ, de la circulation et de l'arrivée des convois.

Art. 25. — Pour chaque chemin de fer, le ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, le sens du mouvement des trains et des machines isolées sur chaque voie, quand il y a plusieurs voies, ou les points de croisement, quand il n'y en a qu'une.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée, et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions indiquées en l'art. 34 ci-après.

Art. 26. — Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein de ce tender fonctionne convenablement.

La même vérification sera faite par les conducteurs gardes-freins, en ce qui concerne les voitures et les freins de ces voitures.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

Art. 27. — Aucun convoi ne pourra partir d'une station avant l'heure déterminée par le règlement de service.

Aucun convoi ne pourra également partir d'une station avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps qui aura été fixé par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Des signaux seront placés à l'entrée de la station, pour indiquer aux mécaniciens des trains qui pourraient survenir si le délai déterminé en vertu du paragraphe précédent est écoulé.

Dans l'intervalle des stations, des signaux seront établis, afin de donner le même avertissement au mécanicien sur les points où il ne peut pas voir devant lui à une distance suffisante. Dès que l'avertissement lui sera donné, le mécanicien devra ralentir la marche du train. En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le ministre prescrira, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

Art. 28. — Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises.

Les locomotives ou les voitures ne pourront stationner sur les voies du chemin de fer affectées à la circulation des trains.

Art. 29. — Le ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les plans inclinés et dans les souterrains à une ou à deux voies, à raison de leur longueur et de leur tracé.

Il déterminera également, sur la proposition de la compagnie, la vitesse maximum que les trains de voyageurs pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne et la durée du trajet.

Art. 30. — Le ministre des travaux publics prescrira, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un convoi extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement au commissaire spécial de police, avec indication du motif de l'expédition du convoi et de l'heure du départ.

Art. 31. — Il sera placé le long du chemin, pendant le jour et pendant la nuit, soit pour l'entretien, soit pour la surveillance de la voie, des agents en nombre assez grand pour assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux ; en cas d'insuffisance, le

ministre des travaux publics en règlera le nombre, la compagnie entendue.

Ces agents seront pourvus de signaux de jour et de nuit à l'aide desquels ils annonceront si la voie est libre et en bon état, si le mécanicien doit ralentir sa marche ou s'il doit arrêter immédiatement le train.

Ils devront en outre signaler de proche en proche l'arrivée des convois.

Art. 32. — Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée s'arrêterait sur la voie pour cause d'accident, le signal d'arrêt indiqué en l'article précédent devra être fait à 500 mètres au moins à l'arrière.

Les conducteurs principaux des convois et les mécaniciens conducteurs des machines isolées devront être munis d'un signal d'arrêt.

Art. 33. — Lorsque des ateliers de réparation seront établis sur une voie, des signaux devront indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des trains, ou s'il suffit de ralentir la marche de la machine.

Art. 34. — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation, ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chaque changement de voie.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation, qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant dans un sens opposé.

Il sera donné connaissance au commissaire spécial de police du signal ou de l'ordre de service adopté pour assurer la circulation sur la voie unique.

Art. 35. — La compagnie sera tenue de faire connaître au ministre des travaux publics le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

Art. 36. — Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, et se conformer aux signaux qui lui seront transmis; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein du tender.

Art. 37. — A 500 mètres au moins avant d'arriver au point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, le mécanicien devra modérer la vitesse de telle manière que le train puisse être complètement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigent.

Au point d'embranchement ci-dessus désigné, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

A l'approche des stations d'arrivée, le mécanicien devra faire les dispositions convenables pour que la vitesse acquise du train soit complètement amortie avant le point où les voyageurs doivent descendre, et de telle sorte qu'il soit nécessaire de remettre la machine en action pour atteindre ce point.

Art. 38. — A l'approche des stations, des passages à niveau, des courbes, des tranchées et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet à vapeur pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre.

Art. 39. — Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du chemin de fer.

Sont exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines chargés de la surveillance, et les commissaires spéciaux de police. Toutefois, ces derniers devront remettre au chef de la station ou au conducteur principal du convoi une réquisition écrite et motivée.

Art. 40. — Des machines dites de secours ou de réserve devront être entretenues constamment en feu et prêtes à partir, sur les points de chaque ligne qui seront désignés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Les règles relatives au service de ces machines seront également déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

Art. 41. — Il y aura constamment, aux lieux de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra d'ailleurs être muni des outils les plus indispensables.

Art. 42. — Aux stations qui seront désignées par le ministre des travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards excédant dix minutes pour les parcours dont la longueur est inférieure à 50 kilomètres, et quinze minutes pour les parcours de 50 kilomètres et au delà. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, le nom des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, la cause et la durée du retard.

Ces registres seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs, fonctionnaires et agents de l'administration publique, chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Art. 43. — Des affiches placées dans les stations feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir.

Quinze jours au moins avant d'être mis à exécution, ces ordres de service seront communiqués en même temps aux commissaires royaux, au préfet du département et au ministre des travaux publics, qui pourra prescrire les modifications nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public.

TITRE V. — De la perception des taxes et des frais accessoires.

Art. 44. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les chemins dont les concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1er avril 1847.

Art. 45. — Pour l'exécution du § 1er de l'article qui précède, la compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires royaux.

Art. 46. — La compagnie devra en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre des travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer.

Art. 47. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du ministre des travaux publics, dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

Art. 48. — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer.

Art. 49. — Lorsque la compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux.

Le public sera en même temps informé par des affiches des changements soumis à l'approbation du ministre.

A l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le ministre des travaux publics les a homologuées.

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau, et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

Art. 50. — La compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

TITRE VI. — De la surveillance de l'exploitation.

Art. 51. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment :

Par les commissaires royaux ;

Par les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines, et par les conducteurs, les gardes-mines et autres agents sous leurs ordres ;

Par les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres.

Art. 52. — Les commissaires royaux seront chargés :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires ;

De veiller à l'exécution des mesures approuvées ou prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre :

De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec les chemins de fer, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes ;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes.

Art. 53. — Pour l'exécution de l'article ci-dessus, les compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, aux commissaires royaux leurs registres de dépenses et de recettes, et les registres mentionnés à l'art. 50 ci-dessus.

Art. 54. — A l'égard des chemins de fer pour lesquels les compagnies auraient obtenu de l'Etat soit un prêt avec intérêt privilégié, soit la garantie d'un minimum d'intérêt, ou pour lesquels l'Etat devrait entrer en partage des produits nets, les commissaires royaux exerceront toutes les autres attributions qui seront déterminées par les règlements spéciaux à intervenir dans chaque cas particulier.

Art. 55. — Les ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées seront spécialement chargés de surveiller l'état de la voie de fer, des terrassements et des ouvrages d'art, et des clôtures.

Art. 56. — Les ingénieurs des mines, les gardes-mines et autres agents du service des mines seront spécialement chargés de surveiller l'état des machines fixes et locomotives employées à la traction des convois, et, en général, de tout le matériel roulant servant à l'exploitation.

Ils pourront être suppléés par les ingénieurs, conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées, et réciproquement.

Art. 57. — Les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres sont chargés particulièrement de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et les stationnements des trains, l'entrée, le stationnement, et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer.

Art. 58. — Les compagnies sont tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance.

Art. 59. — Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au commissaire spécial de police, à la diligence du chef de convoi. Le préfet du département, l'ingénieur des ponts et chaussées et l'ingénieur des mines chargés de la surveillance et le commissaire royal en seront immédiatement informés par les soins de la compagnie.

Art. 60. — Les compagnies devront soumettre à l'approbation du ministre des travaux publics leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

TITRE VII. — DES MESURES CONCERNANT LES VOYAGEURS ET LES PERSONNES ÉTRANGÈRES AU SERVICE DU CHEMIN DE FER.

Art. 61. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

(1°) De s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner;

(2°) D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques;

(3°) D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce;

(4°) D'y faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangères au service.

Art. 62. — Sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'article précédent, les maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers de gendarmerie, les gendarmes et autres agents de la force publique, les préposés aux douanes, aux contributions indirectes et aux octrois, les gardes champêtres et forestiers, dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de leurs insignes.

Dans tous les cas, les fonctionnaires et les agents désignés au paragraphe précédent seront tenus de se conformer aux mesures spéciales de précaution qui auront été déterminées par le ministre, la compagnie entendue.

Art. 63. — Il est défendu :

(1°) D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet;

(2°) D'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer;

(3°) De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors.

Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations, et lorsque le train est complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les voitures ou sur les voitures et dans les gares; toutefois, à la demande de la compagnie et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette disposition pourront être autorisées.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

Art. 64. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué conformément à l'art. 14 ci-dessus.

Art. 65. — L'entrée des voitures est interdite :

(1°) A toute personne en état d'ivresse;

(2°) A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature,

leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

Art. 66. — Les personnes qui voudront expédier des marchandises de la nature de celles qui sont mentionnées à l'art. 21, devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les stations du chemin de fer.

Des mesures spéciales de précaution seront prescrites, s'il y a lieu, pour le transport desdites marchandises, la compagnie entendue.

Art. 67. — Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois, la compagnie pourra placer dans des caisses de voiture spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

Art. 68. — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin, ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elles n'auraient pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de l'administration et de la force publique.

Les chevaux ou bestiaux abandonnés, qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer, seront saisis et mis en fourrière.

TITRE VIII. — Dispositions diverses.

Art. 69. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le ministre des travaux publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le ministre pourra statuer directement.

Si le ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications.

Art. 70. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des stations et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

Art. 71. — Lorsqu'un chemin de fer traverse plusieurs départements, les attributions conférées aux préfets par le présent règlement pourront être centralisées en tout ou en partie dans les mains de l'un des préfets des départements traversés.

Art. 72. — Les attributions données aux préfets des départements par la présente ordonnance seront, conformément à l'arrêté du 3 brumaire an IX, exercées par le préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine, et dans les communes de Saint-Cloud, Meudon et Sèvres, département de Seine-et-Oise.

Art. 73. — Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif; les cantonniers, gardes-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre.

Art. 74. — Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien conducteur de train, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 75. — Aux stations désignées par le ministre, les compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 76. — Il sera tenu dans chaque station un registre coté et paraphé, à Paris, par le préfet de police, ailleurs, par le maire du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.

Art. 77. — Les registres mentionnés aux art. 9, 20 et 42 ci-dessus seront cotés et paraphés par le commissaire de police.

Art. 78. — Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés, à la diligence des compagnies, aux abords des bureaux des chemins de fer et dans les salles d'attente.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du règlement.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque caisse de voiture.

Art. 79. — Seront constatées, poursuivies et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le ministre des travaux publics, et aux arrêtés pris, sous son approbation, par les préfets, pour l'exécution dudit règlement.

Art. 80. — Notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des lois*.

Cahiers des charges, arrêtés ministériels et préfectoraux. — Les cahiers des charges, annexés aux actes de concession, renferment également quelques prescriptions relatives à l'exploitation technique, et soumettent au contrôle de l'administration toutes les mesures relatives au service de l'entretien et de l'exploitation.

Les contraventions à l'ordonnance de 1846, commises par les compagnies, sont, en vertu de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, passibles d'une amende de 16 à 3,000 francs. La cour de cassation a reconnu que cette pénalité était applicable même aux contraventions à des arrêtés du ministre des travaux publics, pourvu que ces arrêtés fussent pris en conformité des prescriptions d'un article de l'ordonnance de 1846. La cour de cassation a également reconnu que la pénalité était applicable non seulement pour les contraventions intéressant la police proprement dite et la sûreté de l'exploitation, mais encore pour toutes celles qui touchent à l'exploitation en général. Ce principe a été consacré dans le cahier des charges de 1857 qui a donné au ministre le droit de prendre les règlements nécessaires pour assurer la police et l'exploitation des chemins de fer, sans distinguer les mesures relatives à la sûreté de celles qui sont relatives à la commodité de la circulation.

Les arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre ont même force que les arrêtés ministériels, art. 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Les contraventions à des prescriptions du cahier des charges n'entraînent l'application d'aucune pénalité, puisqu'aucun article de la loi n'en a établi.

Compétence. — Les décisions ministérielles, sauf les cas d'excès de pouvoirs, sont prises par l'administration dans l'exercice de son droit gouvernemental et ne sont pas susceptibles d'un recours par la voie contentieuse.

Toutes les contestations et contraventions qui peuvent naître de l'exploitation technique proprement dite, relèvent de l'autorité judiciaire, qu'il s'agisse des actions correctionnelles ou criminelles intentées contre les compagnies ou contre les tiers, ou qu'il s'agisse d'actions civiles engagées par les tiers contre les compagnies.

La connaissance des questions de voirie est évidemment réservée aux conseils de préfecture, puisque la loi de 1845 a classé tous les chemins de fer dans le domaine de la grande voirie.

Assignation en référé. — Une assignation en référé, donnée par les défendeurs à une compagnie de chemin de fer, en la personne d'un chef de gare, est valable à raison de l'urgence constatée en fait. Le dommage causé par la négligence des employés d'une gare, ne procédant pas de l'exécution de travaux publics, doit être apprécié par les tribunaux ordinaires et non par les tribunaux administratifs. — Cass., 20 nov. 1867.

2° **Police des cours des gares.** — La police des cours des gares est réglée par des arrêtés préfectoraux approuvés par le ministre des travaux publics. Une circulaire ministérielle récente résume la jurisprudence sur la matière :

Circulaire du ministre des travaux publics du 22 juin 1878. — Police des cours des gares. — Art. 1er de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Monsieur le préfet, en 1862, un arrêté préfectoral, approuvé par le ministre des travaux publics, avait exclu de la cour d'une gare les voitures d'un entrepreneur libre, en réservant exclusivement l'accès de cette même cour aux voitures du correspondant de la compagnie du chemin de fer.

Cet arrêté fut annulé, pour excès de pouvoirs, par un décret rendu au contentieux le 25 février 1864.

Le décret porte dans l'un de ses considérants, que « si l'art. 1er de l'ordonnance « royale du 15 novembre 1846 donne aux « préfets le droit de régler l'entrée, le station- « nement et la circulation des voitures publi- « ques ou particulières dans les cours dépen- « dant des stations de chemins de fer, cette « attribution ne doit s'exercer que dans un « intérêt *de police* et *de service public.* »

En 1864, deux autres arrêtés, émanant de la même préfecture et approuvés également par le ministre des travaux publics, autorisèrent ce même entrepreneur à faire entrer et stationner ses voitures dans la cour de la gare, mais en subordonnant cette autorisation à certaines conditions, et notamment à l'obligation de desservir tous les trains.

Ces dispositions restrictives furent aussi annulées par un décret rendu au contentieux le 7 juin 1865, comme n'ayant pas été prises « dans l'exercice des pouvoirs *de police* qui « ont été conférés au préfet et au ministre par « l'art. 1er de l'ordonnance royale du 15 no- « vembre 1846. »

Dans cette situation, l'administration supérieure, par une circulaire du 19 août 1865, fit connaître à MM. les préfets que, d'après la doctrine du conseil d'Etat, l'admission des voitures dans les cours des gares de chemins de fer était de plein droit et ne devait avoir pour limite que l'étendue même desdites cours.

Il convenait dès lors de modifier les divers arrêtés que les préfets avaient pris jusqu'alors, soit pour les mettre en concordance avec la doctrine du conseil d'Etat, soit pour les rame-

ner à un type uniforme, et, à cet effet, l'administration adopta un modèle qui fut successivement converti en arrêté préfectoral.

L'art. 2 de cet arrêté dispose que, « partout « où cela sera jugé nécessaire, les lieux de « stationnement des différentes sortes de voi- « tures, telles que diligences à diverses desti- « nations, voitures de messageries, omnibus, « fiacres, voitures à volonté, voitures particu- « lières, seront désignés par le chef de gare « de concert avec le commissaire de surveil- « lance administrative, et qu'à défaut de con- « cert l'ingénieur en chef du contrôle sta- « tuera. »

Des difficultés s'étant élevées au sujet de l'application de cet article, une circulaire ministérielle du 22 février 1868 a rappelé aux préfets, sur l'avis de la commission des règlements de chemins de fer, que les voitures de toute nature, celles des entrepreneurs libres comme celles des correspondants de la compagnie, doivent se ranger, d'après leur ordre d'arrivée, sur l'emplacement affecté à la catégorie à laquelle elles appartiennent. Mais la circulaire ajoutait :

« Les fonctionnaires du contrôle peuvent, « toutes les fois qu'ils en reconnaissent l'uti- « lité, attribuer aux voitures publiques effec- « tuant un même service deux emplacements « distincts, selon qu'elles desservent tous les « trains ou un certain nombre de trains seule- « ment. »

Cette distinction était au fond parfaitement régulière. Il n'y avait là, en effet, ni exclusion absolue, ni admission conditionnelle; l'administration restait dans le rôle qui lui avait été dévolu et agissait, conformément à la règle établie par le conseil d'Etat, dans un intérêt *de police* et *de service public*.

Ce régime ayant été appliqué à une gare des chemins de fer du Midi, un entrepreneur de voitures publiques qui ne faisait qu'un service intermittent et irrégulier crut pouvoir, à diverses reprises, quitter l'emplacement qui lui avait été assigné et s'installer sur l'emplacement réservé aux entrepreneurs desservant tous les trains de jour et de nuit. Poursuivi pour ce fait, l'entrepreneur en question fut relaxé par le tribunal correctionnel, condamné sur l'appel du ministère public, et obtint définitivement gain de cause devant la cour de cassation, « attendu, dit l'arrêt, que « la circulaire ministérielle du 22 février 1868 « ne pouvait substituer aux dispositions res- « trictives de l'arrêté préfectoral un pouvoir « de réglementation, au profit des agents y « désignés, qui en dénature le caractère et en « modifie la portée. »

Toutefois, la Cour suprême à reconnu que « si le ministre des travaux publics, éclairé « par l'expérience, pensait que les règles pré- « cédemment établies sur le stationnement « des voitures publiques dans les gares devaient « être modifiées, et que l'emplacement à leur « assigner devait être déterminé, non d'après « les catégories auxquelles elles appartiennent, « mais suivant qu'elles desservent, ou non, « tous les trains, rien ne s'opposait (sauf la « difficulté de constater l'accomplissement de « cette dernière condition) à ce qu'il fit pren- « dre dans ce sens, par les préfets des dépar- « tements, de nouveaux arrêtés que son « approbation aurait rendus provisoirement « exécutoires. »

La compagnie du Midi s'est fondée sur ce dernier considérant pour demander que l'autorité préfectorale, entrant dans la voie tracée par la cour de cassation, prît de nouveaux arrêtés qui autoriseraient les chefs de gare et les agents du contrôle, toutes les fois que l'utilité en serait reconnue, à réserver aux voitures publiques effectuant un même service des emplacements distincts, suivant qu'elles desservent tous les trains ou seulement un certain nombre de trains.

Les autres compagnies ont déclaré qu'elles étaient toutes d'accord pour solliciter la même mesure.

J'ai soumis l'affaire au comité consultatif des chemins de fer.

Le comité à émis l'avis qu'il y avait lieu de modifier l'art. 2 du règlement de la police des gares dans le sens et selon les termes indiqués par le dernier paragraphe de la circulaire ministérielle du 22 février 1868.

J'ai adopté cet avis, et je vous prie, en conséquence, de prendre un arrêté à l'effet de modifier l'arrêté actuellement en vigueur dans votre département, en substituant au libellé de l'art. 2 le libellé ci-après :

« *Partout où cela sera jugé nécessaire, les* « *lieux de stationnement des différentes sortes* « *de voitures, telles que diligences à diverses des-* « *tinations, voitures de messageries, omnibus,* « *fiacres, voitures à volonté, voitures particu-* « *lières, seront désignés par le chef de gare, de* « *concert avec le commissaire de surveillance* « *administrative. A défaut de concert, l'inspec-* « *teur général, directeur du contrôle, statuera.*

« *Les fonctionnaires du contrôle peuvent,* « *toutes les fois qu'ils en reconnaissent l'utilité,* « *attribuer aux voitures publiques effectuant un* « *même service deux emplacements distincts,* « *selon qu'elles desservent tous les trains ou un* « *certain nombre de trains seulement.* »

Ce nouvel arrêté devra être soumis à mon approbation, conformément à l'art. 1er de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
C. DE FREYCINET.

Arrêts divers. — Le conseil d'Etat a annulé pour excès de pouvoirs : 1° l'arrêté préfectoral

qui n'autorise l'entrée, la circulation et le stationnement, dans les cours attenantes à une gare, des voitures d'un entrepreneur de transport tenant un hôtel, que sous la condition de desservir tous les trains et lui interdit de recevoir dans ses omnibus des voyageurs autres que ceux à destination de son établissement. — 7 juin 1865; 2° l'arrêté par lequel le préfet en refusant à un entrepreneur de transports l'autorisation de faire entrer et stationner des omnibus dans la cour d'une gare, n'avait eu pour objet que d'assurer l'exécution d'un traité par lequel la compagnie du chemin de fer garantissait à un autre entrepreneur de voitures publiques le droit exclusif d'être admis dans ladite cour, pour y recevoir et y déposer les voyageurs. — 25 février 1864.

L'arrêté préfectoral qui réglemente le service des omnibus des gares du chemin de fer aux centres de population, pris pour tout le département, doit être réputé pris au point de vue de la sûreté générale; il est dès lors légal et obligatoire. — Cass., 19 août 1859.

Aux termes de l'avis du conseil d'Etat du 25 prairial an XIII, il suffit que les arrêtés spéciaux aient reçu une publicité en rapport avec leur objet et soient parvenus à la connaissance de ceux qu'ils concernent; ainsi, un arrêté préfectoral sur l'entrée, la circulation et le stationnement des voitures dans une gare de chemin de fer a été légalement et suffisamment publié par son affiche dans la gare et dans les salles d'attente, s'il est, en outre, reconnu que, de cette façon, il est parvenu à la connaissance des intéressés. — Les lois spéciales sur les chemins de fer donnent aux préfets le droit de prendre les arrêtés nécessaires pour régler, dans l'intérêt de la sûreté publique, l'entrée, la circulation et le stationnement des voitures dans les gares de chemins de fer; ils peuvent, notamment, décider qu'aucune voiture ne pourra circuler ou stationner dans les gares sans une autorisation préalable. Ces arrêtés sont légaux, obligatoires et sanctionnés par la pénalité spéciale établie par les lois de police sur les chemins de fer, tant qu'ils n'ont par été réformés par l'autorité administrative supérieure. C'est donc en vain qu'un entrepreneur de voitures publiques prétendrait que l'autorisation de faire circuler son omnibus dans la gare n'a été accordée qu'à une seule entreprise, ce qui constituerait un monopole et une entrave apportée à la liberté du commerce; s'il y a abus dans les mesures d'exécution du préfet, la partie intéressée a le droit de les attaquer devant l'autorité administrative supérieure ou le conseil d'Etat; mais, tant qu'elles ne sont par réformées, l'autorité judiciaire doit reconnaître l'arrêté exécutoire et prononcer la peine portée par la loi. — Cass., 6 décembre 1862.

3° Contraventions commises par la compagnie ou par ses agents. — *Contraventions dans l'exécution des travaux.* — Les concessionnaires de chemins de fer qui ont contrevenu aux arrêtés pris par les préfets en exécution du cahier des charges dans l'intérêt de la navigation, de la viabilité et de l'écoulement des eaux, sont passibles d'une amende de 300 à 3,000 fr. (loi du 15 juillet 1845, art. 12 et 14). — Amendes prononcées contre une compagnie pour avoir donné à des ponceaux ou aqueducs construits par elle à la rencontre de chemins ou de cours d'eau des dimensions inférieures à celles qu'avait fixées un arrêté préfectoral pris en exécution d'une disposition du cahier des charges. — Chaque ouvrage établi contrairement aux prescriptions administratives constitue une contravention distincte donnant lieu à une amende spéciale. — L'autorisation donnée postérieurement par le préfet de conserver provisoirement les ouvrages indûment exécutés n'a pas pour effet de faire disparaître les contraventions commises par la compagnie. — 4 mars 1858.

Est passible de l'amende édictée par l'art. 14 de la loi du 15 juillet 1845, la compagnie qui a contrevenu à l'art. 12 en faisant procéder à la rectification d'un chemin vicinal donnant accès à une station, sans que le tracé de cette voie et les conditions de son établissement aient été arrêtés par l'administration supérieure d'accord avec les ingénieurs du service ordinaire du département, ainsi que cela avait été prescrit lors de l'approbation donnée au projet de création de la gare. — La compagnie soutenait que les travaux exécutés par elle n'avaient qu'un caractère provisoire et ne pouvaient gêner ni la viabilité, ni la circulation; que d'ailleurs le projet de rectification avait été approuvé par décision ministérielle. — Réduction de l'amende au minimum de 300 fr. — 31 mars 1874.

Permission de monter sur les locomotives. — L'autorisation spéciale et écrite du directeur du chemin de fer, nécessaire pour qu'une personne autre que le mécanicien et le chauffeur puisse voyager sur la locomotive, ne cesse pas d'être obligatoire dans le cas où le directeur, présent sur les lieux, donne l'ordre de monter sur la machine et le fait exécuter. — Cass., 6 août 1847.

D'après une circulaire du ministre des travaux publics du 31 janvier 1848, l'exception, créée en faveur des ingénieurs du contrôle par l'art. 39 du règlement général du 15 novembre 1846, ne doit pas être étendue aux conducteurs et gardes-mines.

Contraventions commises par les ouvriers de la compagnie. — Le procès-verbal constatant que les ouvriers d'une compagnie ont encombré, dans un service commandé, le terre-

plein d'un port en y faisant stationner des voitures chargées, peut être dressé contre la compagnie sans mentionner le nom des ouvriers qui ont causé l'encombrement, le fait n'étant pas de nature à donner lieu à des poursuites personnelles contre les ouvriers. — Ledit encombrement constitue une contravention de grande voirie prévue et réprimée par l'art. 3 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, qui ordonne sous peine d'amende à tous riverains, mariniers ou autres de faire enlever les empêchements étant de leur fait dans le lit des rivières ou sur les bords. — 13 septembre 1864.

Contraventions relatives à la vitesse. — L'art. 37 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, qui prescrit au mécanicien de modérer la vitesse du convoi à 500 mètres du point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, n'est pas applicable au cas de simple croisement de voie destiné seulement à faciliter les manœuvres. — Cass., 15 avril 1853.

Stationnement des trains. — Est illégal et non obligatoire l'arrêté municipal qui interdit à une compagnie de chemin de fer de laisser stationner le long des promenades de la ville des trains ou convois pouvant exhaler des odeurs incommodes et insalubres. Le ministre des travaux publics ou l'administration supérieure ont le droit exclusif de réglementer la police des chemins de fer, lorsque la sûreté et la santé des habitants ne sont pas en cause. — Cass., 16 décembre 1864.

Fumivorité des locomotives. — La décision par laquelle le ministre des travaux publics a refusé de contraindre une compagnie de chemin de fer à adopter un nouveau système d'appareils fumivores est un acte d'administration qui n'est pas susceptible d'être déféré au conseil d'Etat par la voie contentieuse. — 30 mars 1870.

Costume des agents. — L'art. 73 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, prescrivant que tout agent employé sur les chemins de fer soit revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif, rentre dans les mesures de police et de sûreté que la loi du 15 juillet 1845 rend obligatoires. — Le contrevenant à cette disposition est en conséquence passible de l'amende de 16 fr. à 3,000 fr. prononcée par l'art. 21 de ladite loi. — La mise en séquestre d'un chemin de fer concédé n'a pas pour effet d'attribuer la qualité d'agents du gouvernement aux agents de la compagnie, et dès lors ceux-ci peuvent être poursuivis sans autorisation du conseil d'Etat, à raison des infractions par eux commises dans leur service. — Cass., 9 janvier 1852.

Insuffisance ou défaut d'entretien des clôtures. — L'insuffisance ou défaut d'entretien des clôtures d'un chemin constitue, à la charge de la compagnie concessionnaire, une contravention au titre Ier, art. 4, de la loi du 15 juillet 1845. — Le maire et son adjoint ont qualité, en vertu de l'art. 23, pour dresser procès-verbal de cette contravention, et leur procès-verbal, d'après l'art. 24, n'est pas soumis à la formalité de l'affirmation. — L'instruction n'établissant pas que les clôtures établies par la compagnie le long de la voie ferrée ne fussent pas conformes au mode prescrit par l'administration supérieure ni qu'elles eussent cessé de recevoir un entretien suffisant, a décidé que c'était à tort que le conseil de préfecture avait condamné la compagnie à l'amende et aux dépens. — 7 avril 1864.

Contraventions à la composition des trains. — Aux termes de l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui veut que tout convoi ordinaire de voyageurs contienne en nombre suffisant des voitures de chaque classe, il y a contravention lorsqu'un voyageur n'a pu trouver place dans une voiture de 1re classe pour laquelle il lui avait été délivré un billet, sans qu'il soit justifié soit d'une des exceptions prévues par cette ordonnance, soit de force majeure. — Cass., 22 avril 1854.

Compartiments pour dames seules. — Ni la loi de 1845, ni l'ordonnance de 1846, n'imposent aux compagnies l'obligation formelle de réserver dans chaque train des compartiments spéciaux aux dames voyageant seules.

En conséquence, le fait par un chef de gare d'avoir autorisé des hommes à monter dans un compartiment réservé aux dames seules ne constitue aucune contravention; en cas de peine indûment prononcée, la cour de cassation doit annuler sans renvoi. Mais le fait d'avoir enlevé la plaque constatant la réserve du compartiment pour les dames seules constitue une contravention distincte, qui peut être relevée sans violer la règle *non bis in idem*. Cette contravention est fondée sur les dispositions des art. 1 et 3 de l'arrêté ministériel du 1er mars 1861. — Cass., 2 mai 1873.

Mesures et responsabilité en cas d'accidents. — L'art. 59 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police des chemins de fer, en prescrivant une déclaration immédiate à l'autorité locale, à la diligence du chef de convoi, des accidents arrivant sur un chemin de fer, comprend aussi bien les accidents arrivés sur la partie du chemin de fer traversant les gares que ceux arrivés sur le surplus de la voie. — En outre, on doit considérer comme chef du convoi, et dès lors comme tenu à la déclaration immédiate prescrite par l'art. 59, le chef de la gare dans laquelle survient l'acci-

dent; le chef de la gare, en effet, devient véritablement le chef du convoi pendant le stationnement. — Cass., 18 août 1859.

La cour qui, saisie d'une prévention en homicide par imprudence dirigée contre un chef de gare, examine certaines mesures prises par la compagnie du chemin de fer, en exécution de règlements administratifs, peut apprécier ces mesures au regard de la part de responsabilité qui pouvait résulter de leur inexécution, sans violer le principe de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire. — L'homicide involontaire, purement accidentel, ne peut donner lieu à l'application d'une peine contre le chef de gare, dans la gare duquel il aurait eu lieu, lorsque surtout les juges du fait déclarent qu'il n'y a eu aucun fait d'inattention ou de négligence de sa part. Cette déclaration, qu'il est légalement coupable pour n'avoir pas provoqué de son administration l'établissement de mesures propres à éviter de pareils accidents, ou pour s'être chargé d'un service qu'il ne pouvait faire dans de telles conditions, ne peut justifier sa condamnation. — Cass., 26 février 1863.

Bien que les aiguilleurs des chemins de fer soient, aux termes de l'art. 7 de leur règlement, responsables de tous les faits de leur service, cette responsabilité ne diminue en rien celle que le règlement général sur les chemins de fer fait peser sur les chefs de gare, pour défaut de surveillance sur leurs subordonnés. — Cass., 26 juillet 1872.

Vols sur les chemins de fer. — 1° Les vols sur les chemins de fer ne peuvent pas être considérés comme commis avec la circonstance aggravante du chemin public, telle que l'entend l'art. 383 du Code pénal. — 2° L'employé de chemin de fer occupé à la réparation de la voie, qui se rend coupable d'un vol de marchandises ou de bagages, n'est pas passible de l'aggravation de peine édictée par l'art. 386, § 4. Il ne peut être considéré comme homme de service. — Cass., 19 juillet 1872.

Trains en retard. — Lorsqu'un train de chemin de fer a été retardé par un évènement de force majeure, les voyageurs ne sont pas fondés à réclamer des dommages-intérêts; ils ne sont pas fondés non plus à obtenir un train extraordinaire spécial, ou que la compagnie fasse fonctionner le télégraphe pour avertir du retard au lieu de destination. — Cass., 10 février 1868.

Dans ce cas, les art. 1382 et 1384 du Code civil ne sont pas applicables. Mais la compagnie, qui a causé le retard d'un train omnibus de voyageurs en le transformant en train mixte de voyageurs et de marchandises, est responsable du préjudice causé aux voyageurs par ce retard. — Cass., 28 mars 1870.

Elle est également responsable lorsqu'elle a délivré un billet pour une station, alors que le retard connu d'un autre train devait nécessairement faire manquer au voyageur la correspondance pour la station désignée à son billet. — Cass., 26 juin 1872.

Obstacles à la circulation. — La question de propriété cesse d'être préjudicielle et d'ôter au fait le caractère de contravention (art. 182 du code forestier), lorsqu'il s'agit d'entraves apportées par voie de fait à la circulation d'un chemin de fer légalement constitué, par le propriétaire du sol qui avait consenti à son établissement sur son terrain sans indemnité préalable et n'a plus d'autre droit que celui de provoquer le règlement de cette indemnité. — Cass., 7 février 1867.

Le 26 juin 1875, le conseil de préfecture de la Meuse a condamné à 300 fr. d'amende la compagnie de Lille à Valenciennes, pour avoir interrompu les communications entre trois communes, par suite d'un éboulement survenu dans les travaux et de la non-exécution de chemins latéraux ordonnés par arrêté préfectoral. — La même compagnie a été condamnée le même jour à une autre amende de 300 fr. pour avoir omis d'établir des barrières et des gardiens aux passages à niveau, bien que la circulation des locomotives s'effectuât sur la voie. — La condamnation a été prononcée parce qu'aux termes des art. 12 et 14 de la loi du 15 juillet 1845, sont passibles d'une amende de 300 à 3,000 fr. les concessionnaires du chemin de fer qui ont contrevenu aux arrêtés pris par les préfets, en exécution du cahier des charges, dans l'intérêt de la navigation, de la viabilité et de l'écoulement des eaux.

Introduction dans les voitures pendant la marche des trains. — Le fait, par un voyageur, de monter dans un train de chemin de fer déjà en mouvement, n'est pas prévu par l'art. 63 du règlement du 15 novembre 1846, comme celui du voyageur qui sort des voitures avant que le train soit arrêté. Le voyageur muni d'un billet ayant le droit de s'introduire dans l'intérieur de la gare, l'art. 61 du règlement précité portant interdiction de s'introduire, de circuler et de stationner, lui est inapplicable. — Cass., 31 mars 1864.

4° Les compagnies n'ont pas qualité pour poursuivre elles-mêmes les contraventions. — Si la loi du 15 juillet 1845 donne aux agents préposés à la conservation et à la police des chemins de fer et dûment assermentés à cet effet, le droit de constater les contraventions aux dispositions de ladite loi, aucun article de cette loi n'attribue aux concessionnaires des chemins de fer le droit de poursuivre lesdites contraventions qui doivent

être poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie, aux termes de l'art. 11 de la loi sus-mentionnée. En conséquence, une compagnie de chemin de fer est sans qualité pour demander au conseil d'Etat la réformation d'un arrêté du conseil de préfecture qui renvoie des fins du procès-verbal un propriétaire prévenu d'avoir élevé des constructions sur la zone de deux mètres grevée de la servitude *non ædificandi,* par l'art. 5 de la loi précitée. — 12 janvier 1850.

Il appartient à l'administration, à l'exclusion des compagnies concessionnaires, de poursuivre les contraventions aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845. En conséquence, c'est à tort que le conseil de préfecture, en renvoyant un particulier des fins d'un procès-verbal constatant la construction d'un bâtiment sur les limites du chemin de fer à une distance moindre que celle exigée par les règlements, condamne la compagnie concessionnaire aux dépens. — 18 août 1862, 4 août 1864.

La compagnie ne peut être admise à intervenir pour réclamer la réparation des dégradations et des dommages résultant des contraventions, qu'autant que la juridiction compétente a été appelée par les représentants de l'autorité publique à prononcer sur les procès-verbaux de contravention. — 14 mars 1863.

Ainsi, la compagnie n'a que le droit d'intervenir pour demander la réparation du dommage causé. — 7 août 1874.

5° Régime des propriétés riveraines; alignements; voirie. — *L'arrêt du conseil du 27 février 1765 est applicable aux chemins de fer. — Circulaire du ministre des travaux publics du 27 septembre 1855.*

« Monsieur le préfet, l'application de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer a soulevé la question de savoir si le propriétaire d'un terrain bordant un chemin de fer a besoin d'une autorisation pour élever des constructions sur ce terrain.

Le conseil général des ponts et chaussées, saisi de l'examen de cette question, a fait observer que la loi du 15 juillet 1845 (art. 3) rend applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et notamment par l'arrêt du conseil du 27 février 1765, qui oblige à demander alignement pour les constructions *étant le long et joignant les routes construites.*

Mais, d'après la jurisprudence du conseil d'Etat, cette disposition de l'arrêt de 1765 ne doit s'étendre qu'aux seules constructions touchant immédiatement la voie publique, et non à celles qui en sont séparées par une zone quelconque; seulement, l'administration peut forcer les riverains à se clore sur l'alignement, afin de faire disparaître les angles et renfoncements contraires à la salubrité et dangereux pour la sûreté publique.

Il est évident que ces motifs de salubrité et de sécurité publique n'existent pas pour les chemins de fer, et que, sous ce rapport il y a une distinction à établir entre les chemins de fer et les routes dans les dispositions relatives aux alignements.

Aux termes de l'art. 5 de la loi du 15 juillet 1845, un propriétaire riverain peut établir sur son terrain un mur de clôture à moins de 2 mètres de distance d'un chemin de fer; mais s'il élève toute autre construction qu'un mur de clôture, il ne peut le faire qu'à une distance de plus de 2 mètres, distance mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du remblai, soit des bords extérieurs des fossés du chemin, et, à défaut, d'une ligne tracée à $1^m,50$ à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

En pareille circonstance, un propriétaire doit demander alignement, afin de n'être pas exposé à commettre, sur la zone de terrain qui doit être réservée entre la voie de fer et les constructions particulières, un empiétement pouvant attirer sur lui des condamnations et entraîner la démolition de ses constructions.

Mais lorsque les constructions riveraines se trouvent en dehors de la zone de servitude, c'est-à-dire à plus de 2 mètres du chemin de fer, il n'y a pour le propriétaire aucune obligation de demander alignement, attendu qu'il ne s'agit plus, comme au bord des routes ordinaires, de faire disparaître les angles et renfoncements contraires à la salubrité et à la sûreté publique.

En résumé, monsieur le préfet, je pense avec le conseil général des ponts et chaussées, que les propriétaires riverains des chemins de fer qui veulent établir une construction touchant immédiatement le chemin de fer ou la zone de 2 mètres, mesurée comme le prescrit l'art. 5 de la loi du 15 juillet 1845, doivent demander alignement, mais qu'il n'y a pas lieu de verbaliser contre les propriétaires qui, sans en avoir demandé l'autorisation, bâtissent en dehors de ces limites.

Constructions antérieures au 15 juillet 1845. — Avant la loi du 15 juillet 1845, aucune disposition légale ne donnait au préfet le droit d'obliger les propriétaires à établir leurs constructions à une distance déterminée en arrière de la limite des chemins de fer. Dès lors l'infraction à un arrêté préfectoral qui imposait à un propriétaire une obligation de cette nature, ne saurait constituer une contravention de grande voirie. — 13 avril 1850.

Les arrêtés d'alignement ne peuvent renfer-

mer de conditions extra réglementaires. — Le préfet ne peut, sans excéder ses pouvoirs et les limites de sa compétence, subordonner l'alignement d'une construction projetée le long d'un chemin de fer, à des conditions qui auraient pour effet de prononcer sur des questions de servitude et d'application des lois et règlements en matière de grande voirie. — 15 décembre 1859.

Délimitation de la zone interdite aux constructions. — L'art. 5 de la loi du 15 juillet 1845 qui interdit d'établir des constructions à une distance de 2 mètres d'un chemin de fer, n'est pas applicable aux constructions contiguës à un embarcadère, mais placées à plus de 2 mètres de la voie de fer elle-même. — 12 mai 1853.

Le juge de police, saisi d'une contravention résultant d'une construction indûment faite en façade sur un chemin de fer, doit se déclarer incompétent et non acquitter le prévenu, cette contravention rentrant dans la compétence du conseil de préfecture. — Cass., 21 janvier 1859.

La zone de 2 mètres interdite aux constructions le long des chemins de fer, doit être comptée, aux abords d'une gare en déblai, à partir du mur de soutènement qui tient lieu du talus de déblai formant la limite du chemin de fer. Les constructions établies sur le mur de soutènement lui-même constituent une contravention, à quelque distance qu'elles se trouvent du rail extérieur. — 19 juin 1863.

Jours et issues. — L'existence de jours directs pris sur un chemin de fer par des maisons voisines ne constitue pas une contravention de grande voirie. — 13 décembre 1860, 16 avril 1851.

Dégradations commises par les riverains. — L'établissement de ponceaux sur les fossés d'un chemin de fer pour le traverser à niveau constitue une contravention de grande voirie, nonobstant le droit de servitude prétendu par le contrevenant. — 29 mars 1851.

La dégradation des talus d'un chemin de fer par l'écoulement des eaux pluviales et ménagères d'une maison riveraine constitue une contravention de grande voirie. Le propriétaire doit être condamné à l'amende et à faire cesser ledit écoulement. — 13 décembre 1860.

Dépendances de la voie ferrée. — Les dépendances des chemins de fer, telles que les stations et autres emplacements accessoires, font partie de la grande voirie aussi bien que la voie elle-même. Dès lors le fait d'avoir établi une marche et pratiqué un remblai sur le ras d'une place faisant partie d'une station constitue une contravention de grande voirie. — 22 juillet 1848.

Le sol d'une arcade d'un viaduc de chemin de fer, sol affecté au passage d'une voie publique urbaine, n'est pas nécessairement une dépendance du chemin de fer. — Cass., 15 novembre 1872.

La dégradation d'un cavalier et d'une haie dépendant d'un chemin de fer constitue une contravention de grande voirie, prévue et punie par l'arrêt du conseil du 4 août 1731, rendu applicable aux chemins de fer par l'art. 2 de la loi du 15 juillet 1845. Il appartient au conseil de préfecture de statuer sur cette contravention. Les poursuites correctionnelles exercées à cette occasion contre le prévenu, pour délit de bris de clôture, ne font pas obstacle à la compétence du conseil de préfecture. L'exception de propriété soulevée par le prévenu n'est pas préjudicielle au jugement de la contravention; cette question, si elle était décidée en sa faveur, ne pourrait que se résoudre en une indemnité. — 9 août 1851.

Un arrêt du conseil d'Etat du 27 août 1857 a jugé qu'un terrain non clos aboutissant à une gare de chemin de fer, le long duquel le réclamant avait demandé l'autorisation de construire, faisait partie des dépendances du chemin de fer et n'était pas une voie publique. Dès lors, le préfet en statuant sur la demande n'avait pas donné d'alignement, mais avait agi pour la conservation du domaine de l'État, et avait pu, sans excès de pouvoir, imposer au propriétaire la condition de ne faire aucune saillie dans le mur et de n'y percer aucune ouverture autre que celles permises par le droit commun.

Un chemin d'exploitation rurale établi latéralement à un chemin de fer ne peut être considéré comme une dépendance de la voie ferrée. Dès lors, le fait d'un riverain de creuser le long de ce chemin un fossé pouvant compromettre la sûreté de la circulation ne constitue pas un délit de grande voirie. — 15 février 1864.

C'est l'autorité administrative, et non l'autorité judiciaire, qui est compétente pour statuer sur une action intentée par un riverain de la voie ferrée, à raison du dommage causé par l'élagage ou le défaut d'élagage des haies, arbres, etc., appartenant à cette voie. Il s'agit, en effet, de dommages résultant d'un travail public. — Cass., 23 juillet 1867.

L'avenue d'une gare de chemin de fer, avenue formée de terrains acquis, comme ceux de la voie ferrée elle-même, par le concessionnaire en vertu de la loi sur l'expropriation pour utilité publique, n'ayant pas le caractère de voie intérieure, n'étant pas réservée exclusivement à l'exploitation du chemin de fer, formant le prolongement de deux voies publiques et livrée, comme ces voies, à la circulation, constitue une dépendance de la voie ferrée soumise, comme cette voie, au régime

de la grande voirie. — 10 janvier 1867, 26 juin 1869.

Dans ces circonstances, c'est au préfet qu'il appartient de donner l'alignement le long de ladite avenue.

Le terrain, sis à l'intérieur d'une clôture établie pour déterminer les limites et les dépendances de la voie ferrée, doit être considéré comme dépendant de la grande voirie; par suite, le bris de la clôture et l'occupation de ce terrain constituent une contravention de grande voirie. S'il s'agit d'une parcelle située hors de la clôture, et ne faisant pas partie de la voie ferrée, c'est avec raison que le conseil de préfecture réserve la question de propriété. — 7 août 1874.

6° Dépôts dans le voisinage de la voie ferrée. — *Dépôts à moins de 5 mètres de la voie.* — Le fait par un particulier d'établir sur son terrain dans le voisinage d'un chemin de fer des cavaliers qui, par leur pesanteur et leur pression, ont déformé horizontalement et soulevé le sol de la voie, ne constitue pas une contravention de grande voirie, alors que ces cavaliers se trouvent au-delà de la zone de 5 mètres où il ne peut être fait de dépôt sans autorisation. Si la compagnie du chemin de fer se croit fondée à réclamer la réparation du dommage qu'elle aurait éprouvé par suite de l'accumulation des dépôts dont lesdits cavaliers ont été successivement formés, elle conserve le droit de porter sa demande devant la juridiction compétente. Il y a lieu de renvoyer le propriétaire des fins d'un procès-verbal de contravention constatant un dommage causé au chemin de fer par suite de l'éboulement des cavaliers. — 14 mars 1863.

Couvertures en chaume; dépôts de matières inflammables. La loi du 15 juillet 1845 prohibe la reconstruction totale des couvertures en chaume à une distance de 20 mètres des chemins de fer. Mais aucune disposition de loi n'interdit aux propriétaires de faire des réparations à ces couvertures, et ne les oblige, avant d'y procéder, à se pourvoir d'une autorisation administrative. — 16 mars 1859, 27 août 1854.

La loi du 15 juillet 1845, art. 7, interdit tout dépôt de matières inflammables à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer et excepte de cette prohibition les dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson. Le fait par un propriétaire de battre ses récoltes sur une aire située dans la zone prohibée ne constitue pas une contravention à la disposition précitée, alors que les récoltes n'ont pas été déposées d'une manière permanente dans l'emplacement de cette zone et qu'elles n'y sont restées que le temps nécessaire au battage. — 18 juin 1860.

Les dépôts de matières inflammables, telles que bois de chauffage et de construction, à une distance moindre de 20 mètres d'un chemin de fer, ne constituent une contravention à l'art. 7 de la loi du 15 juillet 1845 qu'autant que leur existence est postérieure à l'établissement du railway. A l'égard des dépôts antérieurs, l'administration peut en ordonner la suppression moyennant indemnité. Elle n'est pas fondée d'ailleurs à soutenir que le propriétaire ayant reçu une indemnité lors de la construction du chemin de fer pour l'expropriation d'une partie de ses terrains, il y a présomption légale que, dans la fixation de l'indemnité, le jury a tenu compte des dépréciations résultant des servitudes de toute nature que la loi de 1845 pouvait faire peser sur le restant de la propriété. — 1er septembre 1860, 31 mars 1865, 3 janvier 1873.

Le 27 avril 1870, le conseil d'Etat a appliqué les art. 7 et 11 de la loi du 15 juillet 1845 à des propriétaires ayant établi, à une distance de $8^m,75$ du rail extérieur de la voie, un dépôt de fourrages dans un local ouvert du côté de la voie et protégé, dans une partie de sa hauteur, seulement par une simple barrière : la suppression du dépôt est ordonnée ; mais, à raison du décret d'amnistie du 14 août 1869, aucune amende n'est prononcée.

7° Introduction des bestiaux sur la voie ferrée. — Les contraventions résultant de l'introduction des bestiaux sur la voie ferrée, ne sont pas du domaine de l'autorité judiciaire et appartiennent à la grande voirie, ainsi que cela résulte de deux arrêts de la cour de cass. du 19 mai 1854 et du 3 avril 1858. — Voici le sommaire de ce dernier arrêt :

L'art. 61 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, ne punit l'introduction de chevaux ou bestiaux sur la voie ferrée que lorsque cette introduction a été volontaire de la part d'un individu quelconque ; il ne prévoit pas le simple abandon de ces animaux, qui tombe sous l'application de l'art. 68 et ne donne lieu qu'à la mise en fourrière, simple mesure d'ordre et de police. Ce fait, en admettant qu'il constitue l'abandon d'animaux prévu par les art. 3 et 12 du titre II de la loi du 28 septembre 1791, qui punit les dégâts causés par un animal laissé à l'abandon sur la propriété d'autrui, ne rentre pas dans la compétence de l'autorité judiciaire, les chemins de fer étant assimilés par l'art. 2 de la loi du 15 juillet 1845 à la grande voirie, et les contraventions qui y sont commises devant être portées devant les conseils de préfecture, aux termes de la loi du 29 floréal an X.

Lorsque la clôture qui sépare d'un pré la ligne d'un chemin de fer consiste en une haie vive et entretenue conformément aux prescriptions de l'art. 4 de la loi du 15 juillet 1845 et du cahier des charges de la concession, le propriétaire ou locataire du pré doit, à raison

de ce que des génisses lui appartenant et laissées sans gardien dans le pré se sont introduites sur la ligne du chemin de fer, être considéré comme ayant contrevenu à l'arrêt du 16 décembre 1759. Il a commis une contravention de grande voirie, dont il appartient au conseil de préfecture de connaître. — 14 août 1867, 15 janvier 1868, 18 août 1869, 30 avril 1875.

Un conseil de préfecture avait admis que l'arrêt du conseil du 16 décembre 1759, interdisant le pacage des bestiaux sur le domaine de la grande voirie, n'était applicable que dans la traversée des bois; cette interprétation a été absolument rejetée par le conseil d'Etat. — 30 mai et 21 novembre 1873.

Un arrêt du conseil d'Etat du 2 juillet 1875 a décidé que l'introduction des bestiaux sur la voie ferrée ne constitue pas une contravention, s'il n'est pas établi que ce fait ait eu lieu avec bris de clôture, ni qu'il ait causé aucune dégradation soit à la voie ferrée, soit à ses dépendances.

Lorsque la clôture des chemins de fer est obligatoire, c'est donc l'état de cette clôture qu'il faut prendre en considération; si cette clôture est conforme aux prescriptions réglementaires, et que les bestiaux l'aient brisée pour s'introduire sur la voie ferrée, il y a contravention. Si les bestiaux ont pu, vu l'état des clôtures, s'introduire sans rien briser, il n'y a pas de contravention.

Mais que décider lorsque les chemins de fer sont dépourvus de clôture, comme c'est le cas des lignes d'intérêt local? Le chemin de fer doit être alors assimilé à une route ordinaire faisant partie de la grande voirie; le propriétaire sachant qu'il n'y a pas de clôture, doit faire garder ses bestiaux ou les attacher lorsqu'ils se trouvent dans le voisinage du chemin de fer. C'est sans doute pour ce motif que, le 14 mai 1875, le conseil d'Etat a décidé que l'introduction d'animaux sur le talus, planté d'arbres, d'une voie ferrée, constitue une contravention alors même qu'il n'existe pas de clôture le long du chemin de fer, et qu'il n'y a pas eu de dégradation constatée; il s'agissait dans l'espèce d'un chemin de fer d'Algérie.

On voit par ce qui précède que la matière est assez délicate; on fera donc bien de ne poursuivre que lorsqu'il y aura bris de clôture ou dégradation constatée, ce qui est le cas ordinaire.

Le fait d'avoir laissé des bestiaux brouter les tiges de pommiers plantés par une compagnie de chemin de fer en arrière des barrières en bois établies à la limite même de la voie ferrée, ne constitue pas une contravention de grande voirie, alors que, d'ailleurs, il n'est pas allégué que ces bestiaux aient brisé les barrières, ni pénétré sur la voie. Ces pommiers, dans les conditions où ils sont plantés, ne peuvent être considérés comme faisant partie de la clôture de la voie. — 28 janvier 1876.

V. Règles relatives aux transports.

Lois et règlements. — Parmi les règles relatives aux transports, il faut ranger d'abord celles qui sont tirées du droit commun, code civil et code de commerce, en tant, dit M. Aucoc, qu'elles ne sont point inconciliables avec la situation spéciale faite aux concessionnaires de chemins de fer.

Viennent ensuite les règles tirées 1° de l'ordonnance du 15 novembre 1846, prise en conformité des lois du 11 juin 1842 et du 15 juillet 1845, et 2° du cahier des charges de la concession.

Règles tirées de l'ordonnance de 1846. — Art. 17. — Tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics.

Art. 50. — La compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Règles tirées du cahier des charges.— Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Art. 45. — La compagnie ne peut être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et

livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toute classe et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train ;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise ; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai de deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le préfet, qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration déterminera, la compagnie entendue, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations tant en hiver qu'en été. Le service de nuit n'est pas obligatoire pour la compagnie.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne sont point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants, situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie ; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'art. 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'art. 32 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

Arrêté du ministre des travaux publics du 12 juin 1866. — Délais de transport. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sont expédiés, transportés et livrés, de gare en gare, sur chaque réseau, dans les délais fixés par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, dont extrait ci-après :

Délais de grande vitesse. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse, sont expédiés, transportés et livrés, de gare en gare, dans les délais suivants :

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse, sont expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train ; faute de quoi, ils sont remis au départ suivant.

Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, passant d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, le délai de la transmission est de trois heures, à compter de l'arrivée du train qui les a apportés au point de jonction, et l'expédition à partir de ce point a lieu par le premier train de voyageurs, comprenant des voitures de toutes classes, dont le départ suit l'expiration de ce délai.

Le délai de transmission entre les lignes qui, aboutissant dans une même localité, n'ont pas encore de gare commune, est porté à huit heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées, et il est de la même durée entre les diverses gares de Paris, tant que le service de la grande vitesse n'est pas organisé sur le chemin de fer de Ceinture ;

le surplus des conditions énoncées ci-dessus reste applicable dans ces deux derniers cas.

Les expéditions sont mises à la disposition des destinataires à la gare, deux heures après l'arrivée du train.

Les expéditions arrivant de nuit ne sont mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare.

Du 1er avril au 30 septembre, les gares sont ouvertes, pour la réception et la livraison des marchandises à grande vitesse, à six heures du matin, au plus tard, et fermées au plus tôt, à huit heures du soir.

Du 1er octobre au 31 mars, elles sont ouvertes à sept heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à huit heures du soir.

Les dispositions des trois paragraphes qui précèdent ne sont pas applicables au lait, aux fruits, à la volaille, à la marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris et des autres villes désignées par l'administration supérieure, les compagnies entendues.

Ces marchandises sont mises à la disposition des destinataires, de nuit comme de jour, dans le délai fixé à l'art. 4.

Aux délais fixés ci-dessus sont ajoutés les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane.

Délais de petite vitesse. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, sont expédiés dans le jour qui suit celui de la remise.

La durée du trajet, pour les transports à petite vitesse, est calculée à raison de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Ne sont pas comptés les excédants de distance jusques et y compris 25 kilomètres. Ainsi 150 kilomètres comptent comme 125, 275 comme 250, etc.

Sur les lignes ou sections de réseau désignées dans les tarifs et dans les deux sens, tant pour les parcours partiels que pour le parcours total, la durée du trajet est réduite à vingt-quatre heures, par fraction indivisible de 200 kilomètres pour les animaux, ainsi que pour les marchandises taxées au prix de la 1re et de la 2e série des tarifs généraux de chaque compagnie, et, en général, pour toutes les marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les séries inférieures, seraient taxés au prix de la 2e série sur la demande des expéditeurs.

Les animaux et les marchandises, taxés comme il est dit ci-dessus, passant directement, sur un même réseau, d'une des lignes précitées sur une autre de ces mêmes lignes, sont également transportés dans le délai de vingt-quatre heures par fraction indivisible de 200 kilomètres, comme si le transport avait lieu sur une seule et même ligne.

Pour les animaux et les marchandises qui empruntent successivement des lignes sur lesquelles ils ont droit à l'accélération de vitesse et d'autres sur lesquelles ils n'y ont pas droit, le délai total du transport est calculé en additionnant les délais partiels afférents à chacune des lignes de régime différent, sans que, toutefois, ce délai total puisse dépasser vingt-quatre heures par 125 kilomètres.

Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre, sans solution de continuité, le délai d'expédition n'est compté qu'à la gare originaire et une seule fois; mais il est accordé aux compagnies un jour de délai pour la transmission d'un réseau à l'autre, la durée du trajet, pour chaque compagnie, restant fixée comme il est dit ci-dessus.

Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le chemin de fer de Ceinture, le délai est de deux jours; mais il comprend la durée du trajet sur ledit chemin de fer.

Le délai de transmission entre les réseaux qui, aboutissant dans une même localité, n'ont pas encore de gare commune, est porté à trois jours, le surplus des conditions énoncées ci-dessus restant applicable dans ce dernier cas.

Les expéditions sont mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suit celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total est, en tous cas, seul obligatoire pour les compagnies.

Du 1er avril au 30 septembre, les gares sont ouvertes, pour la réception et la livraison des marchandises à petite vitesse, à six heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à six heures du soir.

Du 1er octobre au 31 mars, elles sont ouvertes à sept heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à cinq heures du soir.

Par exception, les dimanches et jours fériés, les gares des marchandises à petite vitesse sont fermées à midi, et les livraisons restant à faire avant la fin de la journée sont remises à la première moitié du jour suivant.

Dans ce dernier cas, le délai fixé pour la perception du droit de magasinage, soit par les tarifs généraux, soit par les tarifs spéciaux ou communs homologués par l'administration supérieure, est augmenté de tout le temps compris entre l'heure de midi et l'heure réglée pour la fermeture des gares.

Aux délais fixés ci-dessus sont ajoutés les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane.

Barème des délais de transport, de gare en gare,

DES ANIMAUX, DENRÉES, MARCHANDISES ET OBJETS QUELCONQUES EXPÉDIÉS A TOUTE VITESSE.

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	Délai d'expédition en jours.	Durée du trajet en jours.	Délai total en jours, non compris celui de la remise et celui de la livraison.
§ 1er. — *Délais généraux.*			
De 1 à 150 inclusivement	1	1	2
— 151 à 275 —	1	2	3
— 276 à 400 —	1	3	4
— 401 à 525 —	1	4	5
— 526 à 650 —	1	5	6
— 651 à 775 —	1	6	7
— 776 à 900 —	1	7	8
— 901 à 1,025 —	1	8	9
— 1,026 à 1,150 —	1	9	10
— 1,151 à 1,275 —	1	10	11
— 1,276 à 1,400 —	1	11	12
— 1,401 à 1,525 —	1	12	13
— 1,526 à 1,650 —	1	13	14
§ 2. — *Délais spéciaux.*			
De 1 à 200 inclusivement	1	1	2
— 201 à 400 —	1	2	3
— 401 à 600 —	1	3	4
— 601 à 800 —	1	4	5
— 801 à 1,000 —	1	5	6
— 1,001 à 1,200 —	1	6	7
— 1,201 à 1,400 —	1	7	8
— 1,401 à 1,600 —	1	8	9

Nota. — Ce barème ne présente directement le calcul des délais que pour les transports effectués à petite vitesse *sur un seul et même réseau;* il peut, toutefois, servir pour calculer les délais afférents aux transports qui empruntent plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes et reliées entre elles sans solution de continuité. Les opérations à faire dans ce cas consistent :

1° A compter *séparément,* pour chaque ligne distincte, les délais de la troisième colonne (durée du trajet);

2° A ajouter au total ainsi obtenu *un jour* pour l'expédition à la gare originaire du départ;

3° A augmenter ce dernier total d'autant de fois *un jour* qu'il y a de points de jonction reliant des lignes distinctes.

Le total général obtenu au moyen de ces trois opérations (*non compris le jour de la remise et celui de la livraison*) est le résultat cherché.

Le chemin de fer de Ceinture autour de Paris est, en tout, considéré comme ligne distincte, sauf à ne compter, dans le cas de *transit,* qu'un seul jour de délai supplémentaire pour les deux points de jonction reliant la Ceinture aux lignes aboutissantes.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane ne sont pas compris dans le présent barème.

Transports des personnes (1). — *Observations générales sur le transport des voyageurs.* — Les règles fixées pour le transport des voyageurs sont contenues dans l'ordonnance de police du 15 novembre 1846.

Les prescriptions suivantes en sont extraites :

Il est expressément défendu aux voyageurs d'entrer dans les voitures, sans avoir pris un billet.

Le voyageur contrevenant peut, dans certains cas, être arrêté préventivement.

Le billet délivré à un voyageur indique la mention du jour où il a été délivré et du train pour lequel il doit être utilisé; il y a contravention de la part du voyageur qui emploie un billet périmé.

(1) Ce paragraphe, ainsi que le suivant, sont extraits presque entièrement de l'*Agenda Dunod* n° 6, pour 1878.

Le voyageur ayant le droit de choisir la classe de voiture qui lui convient le mieux, prend un billet qui porte la désignation de cette classe. Il lui est donc défendu de se placer dans les voitures d'une autre classe, à moins d'en prévenir préalablement le contrôleur du train et de payer la différence de classe.

Les voyageurs sont tenus d'exhiber en route leurs billets à toute réquisition.

Lorsqu'un voyageur s'aperçoit, au moment du départ, qu'il a perdu son billet, la compagnie n'est pas tenue de lui en fournir gratuitement un second.

Les cartes d'abonnement perdues sont remplacées, mais la compagnie prend, comme c'est son droit, toutes précautions pour éviter d'être victime de la fraude; la nouvelle carte n'est donc remise à l'abonné que quelques jours après l'avis de la perte de la première carte.

L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse ou vêtue de manière à salir ses voisins;

2° A tous individus porteurs de fusils chargés ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

La première obligation du voyageur, à son arrivée à destination, est de descendre de la voiture.

Si le voyageur oublie de descendre à la destination que lui indique son billet, la compagnie a le droit de lui réclamer un supplément.

Lorsqu'il y a seulement erreur involontaire de la part du voyageur, les employés *ont l'habitude* de ne rien réclamer au voyageur, et consentent même, le plus souvent, à le faire revenir, sans supplément de prix, au point où il devait s'arrêter. Mais c'est là un acte de complaisance auquel la compagnie n'est nullement obligée; par conséquent le voyageur doit payer le supplément suivant les tarifs si on le lui réclame.

Dans le cas où le voyageur continuerait intentionnellement sa route au delà de sa destination sans proposer de payer le supplément, il serait passible d'une amende de 16 fr. à 3,000 fr.

Lorsque le voyageur veut aller au delà de la destination indiquée par son billet, il doit prévenir le chef du train; celui-ci reçoit alors du voyageur le supplément, selon le tarif.

Le voyageur doit, à son arrivée à destination, remettre aux employés le billet de place qui constate le contrat de transport passé entre lui et la compagnie. Si le voyageur ne peut représenter son billet, il doit payer le prix de la place qu'il a occupée depuis le point de départ du train.

Tout voyageur qui se présente au bureau de distribution des billets, soit de la station de départ du train, soit de chacune des stations de la ligne, doit pouvoir obtenir les places qu'il demande. Toutefois, les trains ne pouvant contenir qu'un nombre déterminé de voitures, la compagnie ne doit plus délivrer de billets, dès que le nombre réglementaire de places est atteint.

Les billets ordinaires n'étant pas nominatifs, peuvent être donnés ou vendus par la personne qui les a pris au bureau; la compagnie n'a pas le droit de refuser l'entrée de la salle d'attente ou des wagons à un voyageur, sous le prétexte que le billet présenté a été délivré à une autre personne. Il n'en est pas de même des cartes d'abonnement, qui sont, au contraire, nominatives et ne doivent par conséquent être employées que par le titulaire.

Le voyageur auquel il a été délivré un billet de place, a le droit de partir dans le train indiqué sur son billet et de prendre place dans une voiture de la classe indiquée par son billet.

Les compagnies ne sont pas tenues de fournir, dans un même compartiment, à une famille qui désirerait ne pas se diviser, un nombre de places égal au nombre de personnes dont cette famille se compose.

Un compartiment de chaque classe est réservé dans les trains de voyageurs aux dames voyageant seules.

D'après l'art. 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1845, il était défendu de fumer dans les voitures. Mais l'usage de fumer est aujourd'hui tellement répandu, qu'il serait impossible d'empêcher le voyageur de se livrer à cette distraction. L'administration supérieure l'a compris et, par l'arrêté ministériel du 1er mars 1861, elle autorise les compagnies à réserver, dans tous les trains, un compartiment de chaque classe pour les fumeurs.

Les voitures destinées aux voyageurs doivent être éclairées intérieurement pendant la nuit. Elles doivent l'être, en outre, pendant le jour, aux passages des souterrains qui sont désignés par le ministre.

Lorsque le voyageur arrive à la gare de départ avec ses bagages, il peut, s'ils sont portatifs, les garder avec lui et c'est ce qui arrive assez fréquemment quand il s'agit d'un sac de voyage, d'une valise, etc. Mais dans ce cas, la compagnie n'est pas responsable, en cas de perte, de ces colis restés sous la surveillance du voyageur.

Si le voyageur ne veut pas conserver ses bagages ou si leur volume ou leur nature ne le permet pas, il doit, dès qu'il est muni de son billet de place, se rendre au bureau spécial pour l'enregistrement des bagages. Arrivé là, il fait peser ses colis, paye le prix du tarif indiqué plus haut et reçoit en échange un bulletin qui constitue un titre en cas de recours contre la compagnie. Le droit d'inscription est, en dehors de tout droit de transport,

de 10 centimes; c'est le seul droit à payer lorsque le bagage du voyageur n'excède pas 30 kilogrammes.

Deux voyageurs, dont l'un a beaucoup de bagages et dont l'autre en a peu ou pas, ne peuvent s'entendre pour éviter au premier de payer un supplément. Toutefois les compagnies sont tolérantes sur ce point, lorsque plusieurs personnes de la même famille ou de la même société voyagent ensemble.

Si le voyageur a, dans ses bagages, des valeurs de portefeuille, des bijoux et objets précieux, il doit les déclarer au chemin de fer et payer le tarif à la valeur, s'il veut être garanti de la totalité de la valeur, en cas de perte. La compagnie a, par suite, le droit de faire ouvrir les bagages, pour en contrôler la contenance. Le poids maximum des espèces ou valeurs que le voyageur peut garder avec lui dans la voiture est fixé à 25 kilog. Lorsque le poids d'un bagage contenant des valeurs et conservé par le voyageur excède 25 kilogrammes, la compagnie a le droit de faire payer la taxe *ad valorem* pour ce qui excède ce poids.

Dans le cas où le voyageur est porteur d'un billet direct pour l'étranger, il est tenu de présenter son bagage à la visite faite par la douane à la frontière.

Les bagages enregistrés sont remis au voyageur à son arrivée, après le temps nécessaire pour le classement des colis, et moyennant la remise du bulletin qui lui a été délivré lors du départ.

Un voyageur n'est pas obligé d'effectuer tout le parcours indiqué sur son billet, et peut toujours descendre à une station antérieure à celle qui est inscrite sur le billet. Le droit de la compagnie se réduit, en cas de conventions spéciales, à exiger du voyageur le tarif ordinaire afférent à la station à laquelle il descend.

Le fait d'avoir pris un billet de chemin de fer pour une station et d'avoir continué à une station plus éloignée, en cherchant, à la descente, à tromper les employés de la compagnie, constitue une contravention à l'art. 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et non les délits d'escroquerie ou de filouterie. — Cass., 8 décembre 1870.

Transport des marchandises. — *Note d'expédition.* — Les colis remis au chemin de fer pour être expédiés doivent être accompagnés d'une note d'expédition datée et signée, indiquant :

1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur;

2° Le nom et l'adresse du destinaire;

3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques ou adresses;

4° La mention *à domicile* ou *en gare*, selon que la marchandise devra ou ne devra pas être camionnée (*en l'absence de cette mention, la marchandise est adressée à domicile, s'il s'agit de colis de grande vitesse, et en gare, s'il s'agit de petite vitesse*);

5° La mention *en port dû* ou *en port payé;*

6° Le tarif à appliquer : tarif général, spécial ou commun;

7° La somme (en toutes lettres) à faire suivre, soit comme débours, soit comme remboursement.

S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, l'expéditeur doit fournir à la compagnie telles pièces et renseignements que de besoin, afin que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

S'il s'agit de marchandises indiquées dans la classification par séries comme étant transportées sans responsabilité des avaries et déchets de route, l'expéditeur doit, pour jouir du prix réduit, reproduire dans sa déclaration les mots : *sans responsabilité des avaries et déchets de route.* A défaut de cette mention, le prix est appliqué d'après la série à laquelle appartient la marchandise, lorsqu'elle est transportée dans les conditions ordinaires de responsabilité.

Fausses déclarations. — Si la compagnie a des motifs de présumer la fraude dans les déclarations faites sur la nature de la marchandise, elle peut exiger l'ouverture des colis.

Procès-verbal est dressé de cette opération.

Matières inflammables ou explosibles, animaux et objets dangereux. — La compagnie n'accepte le transport des matières inflammables ou explosibles, des animaux dangereux pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales, qu'avec les mesures de précaution prescrites par le ministre des travaux publics.

Conditionnement des marchandises. — La compagnie n'est pas tenue d'accepter, *non emballées,* les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer.

Elle n'est pas tenue non plus d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux, ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration.

Les marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de même nature, ou dont le contact pourrait être nuisible, telles que les pommes de terre, la houille, le soufre, etc., ne sont acceptées, *en vrac,* que par wagon complet, à moins que, la charge étant insuffisante, l'expéditeur ne consente à payer la taxe d'un wagon complet.

Reconnaissance. — Les agents de la compagnie qui sont préposés à la réception des marchandises, en font la reconnaissance, le pesage

et remettent à l'expéditeur un récépissé ou bien émargent sur un carnet spécialement destiné par l'expéditeur à recevoir cette décharge.

La reconnaissance des colis et l'apposition de la signature de l'agent de la compagnie sur le récépissé ou sur le carnet constituent le contrat de transport et engagent la responsabilité de la compagnie.

Récépissé. — Le récépissé est à trois compartiments : l'un est remis à l'expéditeur, ainsi qu'on vient de le dire; un autre accompagne la marchandise, pour être remis au destinataire lors de la livraison; le troisième reste au talon comme souche.

Le coût de ce récépissé, payé au Trésor, est de 35 centimes en grande vitesse, et de 70 centimes en petite vitesse. Aucune expédition de marchandises, voitures, chevaux ou bestiaux, ne peut être faite sans être accompagnée d'un récépissé timbré. Les bagages et les chiens accompagnés sont seuls exempts de cette obligation.

Le *récépissé* est valable sur le réseau de la compagnie qui l'a délivré et sur les différentes lignes empruntées par l'expédition; des cases sont disposées au dos pour les réexpéditions successives d'un réseau sur un autre; un second récépissé devient nécessaire pour réexpédier la même marchandise, dès l'instant où le destinataire en a pris livraison.

Feuilles d'expédition. — Indépendamment du récépissé, titre qui accompagne la marchandise jusqu'au moment de la livraison, les compagnies créent, au départ, une feuille d'expédition reproduisant les détails inscrits sur le récépissé. Cette feuille, qui est une pièce comptable, est à deux compartiments : la partie de droite suit la marchandise jusqu'à la station d'arrivée; la seconde partie, qui forme la souche, est envoyée au service du contrôle des taxes de la compagnie.

Payements. — Les expéditions sont effectuées, à la volonté de l'expéditeur, en port dû ou en port payé; néanmoins les articles sujets à détérioration ou sans valeur ne sont admis qu'en port payé à l'avance.

Déboursés. — L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée, n'est obligatoire que de compagnie à compagnie et au transit d'une ligne de fer sur une autre.

Remboursements. — Les sommes qui suivent les expéditions à titre de remboursement, sont soumises, au retour, à la taxe portée au tarif général de la grande vitesse, pour le transport des finances, et aux frais d'enregistrement et de timbre.

Transport. — Les compagnies doivent effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des objets qui leur sont confiés. Elles sont obligées de veiller à la conservation de ces objets pendant tout le trajet. Elles sont responsables de la perte et des avaries des marchandises qu'elles se chargent de transporter, sauf en cas de réserves dûment prises au départ ainsi qu'il est prévu ci-dessus, ou en cas de force majeure.

A leur arrivée à destination, les marchandises sont déchargées et inscrites sur un registre *ad hoc* au fur et à mesure de leur réception. Il n'est rien dû pour cette inscription à l'arrivée.

Lorsque l'expéditeur a demandé, au départ, la remise à domicile, la marchandise est livrée d'office au destinataire par la compagnie s'il existe un service de camionnage organisé par celle-ci (1).

Lettre d'avis. — A défaut de cette indication, la livraison est faite *en gare* et la compagnie adresse au destinataire une *lettre d'avis,* pour l'informer qu'il peut venir prendre livraison de l'expédition qui lui est faite.

La mise à la poste de la lettre d'avis est le point de départ des délais de magasinage. Si le timbre de la poste n'indique pas l'heure de la mise à la poste, les délais commencent à partir de l'heure de la dernière levée des boîtes au bureau de la localité où la lettre d'avis a été jetée. S'il y a un dimanche ou un jour férié entre la mise à la poste de la lettre d'avis et le délai fixé pour la perception du droit de magasinage, les délais sont les suivants :

JOURS ET HEURES d'envoi de la lettre d'avis.		JOURS ET HEURES d'enlèvement de la marchandise.	PERCEPTION DU MAGASINAGE.
Vendredi	Avant midi.	Dimanche avant midi.	Lundi matin.
	Après midi.	Lundi avant midi.	Lundi après midi.
Samedi	Avant midi.	Lundi après midi. jusqu'à la fermeture de la gare.	Mardi matin.
	Après midi.		
Dimanche	Avant midi.	Mardi avant midi.	Mardi après midi.
	Après midi.	Mardi après midi, jusqu'à la fermeture de la gare.	Mercredi matin.

(1) D'après le cahier des charges, les compagnies sont tenues d'avoir un service de camionnage dans les villes qui ont plus de 5,000 habitants, et qui sont situées à moins de 5 kilomètres de la gare.

Le prix de l'affranchissement de la lettre d'avis est dû par le destinataire.

Il est bon de ne dispenser les destinataires de l'envoi de la lettre d'avis que quand ils remettent à la compagnie une déclaration relative à la perception des droits de magasinage.

Au moment de la livraison, le destinataire acquitte le prix de transport, s'il n'a pas été payé au départ, donne décharge des colis sur le registre de livraison ou de factage, et la compagnie lui remet la lettre de voiture : le contrat de transport est exécuté.

Si, au moment où les colis sont mis à la disposition du destinataire, il y a retard, avarie, déchet ou manquant, celui-ci est libre ou de refuser les colis ou de prendre livraison sous réserves du chef des retards. En cas de refus, la compagnie avise immédiatement l'expéditeur, et il est statué ensuite sur les questions de responsabilité.

Questions diverses relatives aux transports ; jurisprudence.

1° *Réquisition de wagons.* — Une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de mettre d'avance et à jour fixe des wagons vides à la disposition des expéditeurs pour le chargement de leurs marchandises. Elle doit seulement transporter dans les délais réglementaires les marchandises apportées à la gare. — Cass., 3 mars 1875.

L'expéditeur de chaux et ciments, qui requiert de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest des wagons au tarif spécial P. V. n° 12 *bis*, pour le transport desdites chaux, ne peut exiger que ces wagons soient tenus à sa disposition dans les vingt-quatre heures de sa demande. Cette compagnie remplit suffisamment ses obligations lorsqu'elle remet la chaux à destination dans le délai prévu par les conditions générales du tarif spécial, quel que soit, dans les limites de ce délai, le moment où elle met les wagons à la disposition de l'expéditeur. — Cass., 22 mars 1876.

Une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue de mettre d'avance et à jour fixe des wagons vides à la disposition des expéditeurs pour le chargement de leurs marchandises. Toute convention, ayant pour objet de soumettre la compagnie à cette obligation, est nulle, comme illicite. — Cass., 30 mai 1876.

2° *Marchandises à grande vitesse. Délais. Livraison.* — La marée est comprise au nombre des denrées que l'art. 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 autorise à ne remettre aux destinataires que deux heures après l'arrivée du train. Une compagnie de chemin de fer ne saurait être en faute pour avoir usé des délais réglementaires qui lui sont accordés par la loi, et que celle-ci détermine en termes absolus, sans se préoccuper des circonstances de fait. — Cass., 5 avril 1876.

Des paniers de viande ont été remis à l'enregistrement moins de trois heures avant le départ d'un train ; dès lors, aux termes de l'art. 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, la compagnie n'était pas tenue de les faire partir par ce train, mais le train suivant était seul obligatoire pour elle. — Cass., 23 mars 1874.

La compagnie, qui n'est tenue d'expédier les marchandises à grande vitesse par le train le plus rapproché que quand elles ont été présentées à l'enregistrement trois heures avant le passage du train, et de les livrer à destination que dans les deux heures de l'arrivée de ce train, conserve le droit de se prévaloir du bénéfice de ces délais réglementaires, même quand elle a fait partir les marchandises par un train passant moins de trois heures après leur enregistrement. — Cass., 4 mars 1874, 12 juin 1872.

Toute convention tendant à abréger les délais, qu'elle soit tacite ou expresse, doit être considérée comme nulle et non avenue, et ne saurait justifier une condamnation contre la compagnie. — Cass., 30 novembre 1870.

La livraison en gare doit être faite dans les deux heures de l'arrivée du train ; mais la livraison à domicile n'est obligatoire que dans les vingt-quatre heures. Le juge ne peut se fonder sur un contrat tacite, qui résulterait de l'usage de la compagnie, pour la contraindre à se départir des conditions réglementaires du tarif. — Cass., 16 mars 1869.

Les trains de voyageurs dont les expéditeurs de denrées à grande vitesse peuvent réclamer l'usage, aux termes des art. 2 et 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, sont ceux mentionnés aux affiches placées dans les stations, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, indiquant les ordres de service approuvés par l'autorité supérieure. — Cass., 25 juin 1872.

3° *Marchandises à petite vitesse. Délais de transport.* — Les compagnies de chemin de fer ne peuvent valablement se départir, pour le transport des marchandises, des délais établis par les règlements, qui sont obligatoires pour elles comme pour le public. En conséquence, un expéditeur ne saurait réclamer une indemnité pour cause de retard, en se fondant uniquement sur ce que précédemment la compagnie, en vertu de concessions illicites, aurait fait partir par un train qui n'était pas dû des colis tardivement présentés. — Cass., 21 août 1871.

Si l'art. 9 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 accorde aux compagnies de chemin de fer un jour de délai pour la transmission, d'un réseau à l'autre, des objets transportés en petite vitesse, c'est à la condition que l'un et

l'autre réseau soient exploités chacun par une compagnie différente. Spécialement, l'ancien réseau du Victor-Emmanuel ayant été cédé par l'Etat à la compagnie de Lyon, désormais chargée de l'exploiter, cette compagnie n'a pas droit au délai de transmission d'un réseau à l'autre, parce qu'une marchandise qui lui est confiée transite par le réseau du Rhône au mont Cenis. — Cass., 31 mai 1875.

La compagnie de chemin de fer qui, à l'occasion d'un transport de bestiaux opéré par elle, n'a dépassé, ni pour le parcours, ni pour la remise au destinataire, les délais fixés par les règlements, ne peut être condamnée à des dommages-intérêts par le motif que cette compagnie aurait manqué à l'engagement, implicitement pris par elle, de faire arriver les bestiaux avant le délai réglementaire et en temps utile pour être présentés à un marché public ; un tel engagement, eût-il été pris, serait illicite et ne saurait être valablement invoqué contre la compagnie.— Cass., 10 août 1870.

L'engagement, pris par l'agent d'une compagnie de chemin de fer au lieu de chargement, de faire parvenir des marchandises au lieu de destination dans un délai moindre que celui des tarifs, est illicite et nul, comme constituant un traité particulier et de faveur. La compagnie, qui a remis la marchandise dans les délais réglementaires, ne saurait être condamnée à des dommages-intérêts pour inobservation d'un tel engagement. — Cass., 21 février 1870.

En ce qui concerne l'application des délais réglementaires pour la transmission des marchandises et objets quelconques entre les réseaux de chemin de fer qui aboutissent à la même localité, et qui n'ont pas de gare commune, aucune exception n'existe soit pour les marchandises sujettes à dépérissement, soit pour le cas où les deux gares appartiennent à la même compagnie. Le fait par une compagnie de n'avoir pas usé, pour des expéditions précédentes, des délais entiers, n'implique pas de sa part la renonciation au droit d'user jamais, vis-à-vis du même expéditeur, de l'intégralité de ces délais.— Cass., 2 février 1870, 31 juillet 1867, 5 mai 1869.

Les art. 4 et 5 de l'arrêté ministériel du 15 avril 1859, qui prescrivent à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de mettre, de jour comme de nuit, certaines natures de denrées à la disposition des destinataires dans les deux heures de leur arrivée, ne sont applicables qu'à la livraison en gare, et non aux livraisons à faire à domicile ou hors gare, lesquelles, selon les distances et autres circonstances laissées à l'appréciation du juge, peuvent exiger un temps plus ou moins long. — Cass., 30 novembre 1869.

Les délais fixés par le cahier des charges de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, pour l'expédition des marchandises et pour le parcours sur la voie ferrée, sont distincts et ne peuvent être confondus, alors même que la distance à parcourir est inférieure à 150 kilomètres. — Cass., 15 février 1875.

Un expéditeur n'est pas fondé à réclamer une indemnité parce que des marchandises par lui remises à une compagnie de chemin de fer, et destinées à être rendues à un marché déterminé, ne sont parvenues au lieu d'arrivée qu'après l'heure du marché, si d'ailleurs elles ont été livrées dans les délais réglementaires. — Cass., 18 janvier 1875.

Il appartient à la cour de cassation de vérifier si les compagnies de chemins de fer ont observé les délais réglementaires qui leur sont imposés pour le transport des marchandises. Quand une marchandise a été déposée dans un bureau de ville pour être camionnée jusqu'à la gare, c'est à la date du dépôt dans le bureau que remonte le point initial du calcul des délais de transport. Le règlement concernant les heures d'ouverture et de fermeture des gares de chemin de fer s'applique uniquement aux marchandises amenées ou livrables en gare, et non à celles que les compagnies vont prendre ou livrer à domicile. — Cass., 4 août 1875.

Aux termes du cahier des charges de la compagnie du chemin de fer de l'Est et de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, le délai d'un jour, dans lequel les marchandises expédiées en petite vitesse après leur arrivée en gare doivent être mises à la disposition des destinataires, n'est applicable qu'aux livraisons en gare et non aux livraisons à domicile. — Cass., 19 février 1872.

Chaque réseau de chemin de fer ayant servi au transport des marchandises a droit à son propre délai. En cas de transport de marchandises sur deux réseaux différents, l'augmentation facultative de délais, que la compagnie du premier réseau est autorisée à se réserver par ses tarifs spéciaux, comme compensation d'une réduction de prix (art. 12 de l'arrêté ministériel du 2 juin 1866), ne fait pas obstacle à ce que la compagnie du second réseau use à son tour distinctement de la même faculté, et l'expéditeur qui a demandé le transport à petite vitesse et au prix du tarif réduit de la première ligne est réputé avoir accepté les conditions des tarifs spéciaux de chacune des compagnies substituées à celle qui, la première, a reçu les objets à transporter, et avoir ainsi consenti à la bonification des délais, dont ces tarifs contiennent la réserve. — Cass., 21 décembre 1868.

Lorsque, pour le transport à petite vitesse de marchandises, la compagnie à laquelle la marchandise a été remise, et qui a été seule chargée du transport, doit emprunter à l'issue de sa ligne le réseau d'une autre compagnie,

la durée du transport se calcule en ajoutant les délais auxquels la première compagnie a droit en vertu de tarifs spéciaux à ceux que la seconde compagnie, qui n'a pas de tarifs spéciaux, doit observer. Peu importe que la première n'ait pas usé, pour le transport effectué sur son réseau, de la totalité du délai auquel elle avait droit. — Cass., 25 juin 1872.

Les délais de transport sur les chemins de fer étant établis par des arrêtés ministériels, ayant force de loi, que nul n'est censé ignorer, l'expéditeur ne peut légalement prétendre avoir été induit en erreur sur les conditions du transport par un renseignement émané d'un employé de la compagnie. — Cass., 17 juillet 1872.

4° *Refus de transport et de réception de marchandises.* — Lorsqu'une compagnie de chemin de fer, qui a refusé d'expédier des marchandises, allègue pour sa justification un cas de force majeure rendant le transport impossible, il ne suffit pas, pour motiver la condamnation de la compagnie, de diriger contre elle de vagues reproches, qui ne précisent aucune faute de sa part. Et si la compagnie a pu refuser le transport de la marchandise sans faillir à ses obligations, elle n'y a pas manqué davantage en refusant de recevoir dans sa gare cette même marchandise. — Cass., 24 décembre 1873.

Dans ce cas, il y a lieu à application de l'art. 1148 du code civil.

5° *Camionnage des marchandises à l'arrivée.* — Les expéditeurs et les destinataires de marchandises transportées par les chemins de fer sont libres d'en opérer eux-mêmes le factage et le camionnage. L'expéditeur ne saurait priver le destinataire de l'usage de son droit en inscrivant sur la lettre de voiture la mention à domicile. Cette mention n'autorise pas la compagnie à porter la marchandise chez le destinataire, si celui-ci a exprimé la volonté de la prendre en gare. — Cass., 17 juillet 1861.

6° *Camionnage au départ.* — Aucune disposition du cahier des charges n'impose à une compagnie l'obligation d'enlever les marchandises au domicile de l'expéditeur, et ce dernier service est purement facultatif; par suite, la compagnie ne fait qu'user d'un droit légitime en refusant d'aller prendre les marchandises dans les magasins de l'expéditeur. Si cé refus entraîne un regard dommageable pour le destinataire, la réparation du préjudice ne peut être mise à la charge de la compagnie, même quand elle a ultérieurement consenti à aller chercher les marchandises en ville, cette concession volontaire ne pouvant porter atteinte à son droit. — Cass., 15 juillet 1874.

7° *Camionneurs de la compagnie et camionneurs libres.* — Le cahier des charges d'une compagnie de chemin de fer qui l'autorise à un service de camionnage particulier, implique bien la nécessité d'accorder à son camionneur particulier des facilités exceptionnelles pour l'entrée et le stationnement dans les gares; mais il n'en résulte pas qu'elle puisse accorder un privilège spécial au détriment des camionneurs libres. L'appréciation de ces diverses questions appartient à l'autorité judiciaire, qui peut, à raison du préjudice causé aux camionneurs libres, condamner la compagnie du chemin de fer à des dommages-intérêts envers eux. — Cass., 30 mars 1863.

Une compagnie de chemin de fer ne peut concéder un accès particulier sur la voie pour le chargement et le transport des marchandises sans contrevenir aux art. 4 de la loi du 15 juillet 1845 et 64 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, relative à la police des chemins de fer; une telle convention est nulle et ne peut être invoquée en justice. — Cass., 21 juillet 1874.

8° *Conventions avec les entrepreneurs de transports; interdiction des traités de faveur.* — Les compagnies de chemin de fer doivent faire jouir tous les voituriers desservant une même route des mêmes avantages consentis en faveur de l'un d'eux; l'arrêt qui constate que l'avantage consenti à l'un d'eux n'a pas été consenti au profit de l'autre, constate à la charge de la compagnie une contravention à l'art. 14 de la loi du 15 juillet 1845, qui interdit aux compagnies de détruire l'égalité assurée par la loi aux diverses entreprises de transport. — Cass., 14 août 1863.

Les compagnies de chemin de fer peuvent passer des traités avec les entreprises de messageries, sans autorisation de l'autorité supérieure, lorsqu'il n'y a qu'un seul entrepreneur pour faire le service d'une route; mais, dès qu'un second service s'établit, la compagnie doit faire profiter l'entrepreneur nouveau des mêmes avantages, ou bien se pourvoir d'une autorisation; les conventions, licites quand il n'y a qu'un entrepreneur, cessent de l'être quand il en survient d'autres. — Cass., 9 avril 1863.

L'art. 53 du cahier des charges de la compagnie des chemins de fer du Midi, qui interdit à la compagnie de faire directement ou indirectement, avec des entrepreneurs de transports par terre ou par eau, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises rivales desservant les mêmes voies de communication, n'est pas une disposition de pur droit civil dont l'application ne puisse être invoquée par les étrangers. Cette disposition, au contraire, est une loi de protection pour le commerce en général, et dont la violation constitue une infraction à une loi de police et de sûreté qui, si elle lie l'étranger, peut être invoquée par lui, confor-

mément à l'art. 3 du Code Napoléon. En conséquence, doit être cassé l'arrêt qui, pour repousser une action en dommages-intérêts intentée par un étranger contre la compagnie, qui, à son égard, s'est refusée à observer ledit art. 53, a accueilli l'exception d'extranéité. — Cass., 3 juillet 1865.

9° *Conventions autorisées par le ministre.* — Les compagnies de chemins de fer sont à l'abri du recours des tiers, lorsque les traités particuliers passés par elles avec des entrepreneurs de transports ont été approuvés par l'autorité supérieure.

Il appartient au ministre des travaux publics, en vertu d'une clause des cahiers de charges annexés aux actes de concession des chemins de fer, d'approuver un traité par lequel la compagnie s'engage à fournir une subvention à un entrepreneur de messageries, en vue d'assurer un service de correspondance aux voyageurs transportés sur le chemin de fer. Le ministre agit dans la limite de ses pouvoirs en refusant, soit d'accorder les mêmes avantages à un autre entrepreneur, soit de révoquer l'approbation par lui donnée aux arrangements consentis par la compagnie. — Cass., 31 mars 1864.

10° *Coalition entre les compagnies et les entrepreneurs de transport.* — Des traités passés entre une compagnie de chemin de fer et des entrepreneurs de messageries et de roulage pour le transport des voyageurs et des marchandises, contenant un engagement réciproque de leur part, à l'exclusion d'autres entreprises desservant les mêmes routes, constituent le délit de coalition prévu par l'art. 419 du Code pénal, que ne peut effacer l'autorisation postérieure donnée par l'autorité supérieure. Cette autorisation ne peut avoir un effet rétroactif et enlever aux faits poursuivis leur caractère délictueux, qui a existé dès le jour de la mise à exécution des traités respectivement consentis. — Cass., 3 février 1855.

11° *Responsabilité pour perte de bagages.* — Vu l'art. 434 du Code civil, s'il est vrai de dire que l'ordre public ne permettrait pas à une compagnie de transports de stipuler qu'elle demeurerait affranchie de toute responsabilité relativement aux bagages non inscrits des voyageurs, même de celle résultant d'une faute lourde et d'un fait délictueux imputable soit à elle-même, soit à ses agents, il n'en saurait être de même de la clause par laquelle une compagnie avertit les voyageurs qu'elle ne sera responsable, en cas de simple perte de bagages, que de ceux qui eussent été enregistrés sur le manifeste du navire et qui auront acquitté le prix du port comme marchandise; une pareille clause, qui met le voyageur dans cette alternative, ou de veiller lui-même à la garde de ses effets, ou de se décharger de ce soin sur la compagnie, en lui payant un prix de transport déterminé à l'avance, n'a par elle-même rien d'illicite ni de contraire à l'ordre public. — Cass., 5 février 1873.

12° *Lettres de voiture.* — Les compagnies de chemins de fer, obligées de délivrer une lettre de voiture aux expéditeurs ou commissionnaires qui les chargent du transport de leurs marchandises, aux termes de l'art. 46 du cahier des charges annexé à la loi de 1845, ne sont pas tenues d'accepter l'insertion, dans la lettre de voiture, d'une clause pénale ou fixation à forfait d'une indemnité quelconque pour cause de retard. Les tribunaux sont, en l'absence de conventions à cet égard, compétents pour arbitrer l'indemnité en raison du préjudice provenant du retard. — Cass., 27 janvier 1862.

Le commissionnaire intermédiaire qui, en recevant la marchandise, fait constater le déficit sur le poids indiqué par la lettre de voiture, n'est pas responsable de ce déficit envers le destinataire, lorsqu'il est établi que ce déficit existait avant la remise de la marchandise au commissionnaire intermédiaire. — Cass., 9 juillet 1872.

Aux termes des art. 101 et 102 du Code de commerce, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier; elle doit exprimer la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter. Lorsqu'une lettre de voiture exprime seulement le poids de la marchandise à transporter, et qu'un déficit imputable au voiturier se produit, ce déficit ne peut être calculé par le juge que sur le poids et non sur la contenance. — Cass., 12 août 1872.

13° *Lettres d'avis au destinataire.* — Aux termes de l'arrêté ministériel du 12 janvier 1872, les droits de stationnement et de magasinage sont dus aux compagnies de chemins de fer à dater du surlendemain de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée au destinataire des marchandises par la gare d'arrivée. Il n'y a pas d'exception à cette règle pour le cas où la lettre à été mise à la poste à une heure où il n'y avait plus de distribution. — Cass., 29 décembre 1874.

L'art. 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, qui oblige les compagnies de chemins de fer à mettre les expéditions à la disposition des destinataires dans le jour qui suit leur arrivée effective en gare, ne leur impose pas l'obligation de prévenir les destinataires, par une lettre d'avis, de l'arrivée des expéditions ou des marchandises, qu'elles doivent être en mesure de leur délivrer quand, dans le jour qui suit leur arrivée, ils se présentent pour en prendre livraison. — En conséquence, est sujet à cassation le jugement qui met à la charge d'une compagnie un dommage qui ne lui incombe pas de plein droit, sans constater

que ce dommage est imputable à elle ou à ses agents, mais par l'unique motif qu'elle n'avait pas en temps utile avisé l'expéditeur de l'arrivée de la marchandise. — Cass., 2 décembre 1873.

14° *Responsabilité et garantie des retards et avaries.* — La réception des marchandises par le destinataire ou par son mandataire et l'acquittement immédiat du prix de transport, sans protestation ni réserve, éteignent toute action contre le voiturier pour avaries constatées postérieurement à la livraison, à moins que le voiturier n'ait apporté un obstacle à la vérification, lors de la remise. — Cass., 6 février 1877, 20 janvier 1876.

C'est l'application des art. 105 du code de commerce et 1165 du Code civil.

Après réception et payement, le destinataire n'est pas fondé à se prévaloir d'une convention de garantie de l'expéditeur vis-à-vis de la compagnie de chemin de fer, à raison des déchets qui pourraient survenir. — Cass., 21 novembre 1871.

L'application de l'art. 105 du code de commerce ne peut être écartée par ce seul motif que la rapidité avec laquelle on est obligé de prendre livraison pour éviter les droits de magasinage ne permet pas de faire constater avant l'enlèvement des colis le retard dans le transport; la généralité de ces termes ne constate pas suffisamment que, dans l'espèce, le destinataire a été mis, soit par une force majeure, soit par le fait de la compagnie, dans l'impossibilité réelle de constater le retard ou de faire des réserves à cet égard. — Cass., 15 mai 1876.

La réception de la marchandise et le payement du prix de la voiture, sans protestation ni réserves, éteignent toute action contre le voiturier; mais celui-ci perd le bénéfice de cette fin de non-recevoir, si ayant, au cours du voyage, fait constater les avaries au moyen d'une expertise, il a dissimulé cette expertise et ses résultats au destinataire. Le voiturier reste responsable des avaries subies par la marchandise, s'il n'établit pas régulièrement qu'elles sont le résultat de la force majeure, du vice propre de la chose ou de la faute de l'expéditeur. — Cass., 14 février 1876.

La loi ne distingue pas entre les avaries apparentes et les avaries occultes, non plus qu'entre la réception de la marchandise faite au domicile du voiturier et celle faite au domicile du destinataire. — Cass., 17 novembre 1873.

Le voiturier cesse d'être responsable des avaries éprouvées par les marchandises qu'il transporte, lorsque ces avaries proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure : il en est spécialement ainsi du coulage provenant du mauvais conditionnement du fût. En conséquence, est sujet à cassation le jugement qui, sans imputer aucune faute à une compagnie de chemin de fer, la condamne à réparer le préjudice résultant des avaries et lui refuse tout recours contre l'expéditeur, par ce seul motif qu'elle avait reçu sans réserves la marchandise à transporter. — Cass., 25 août 1875.

Les délais prescrits par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, pour la remise au destinataire des marchandises transportées, ne s'appliquent pas lorsque les colis sont livrables à domicile. Dans ce cas, la compagnie a droit à un délai supplémentaire à moins qu'il ne soit inutile, ce qu'il incombe au juge du fait de déclarer. En conséquence, la compagnie qui se trouve encore dans le délai accordé pour opérer la livraison à domicile ne peut être déclarée responsable de la perte des marchandises survenue par un vice propre, qu'autant que le destinataire établit qu'il s'est présenté à la gare pour se mettre en possession. — Cass., 18 juillet 1876.

Le destinataire qui reçoit des marchandises avariées et paye le prix du transport sans formuler aucunes réserves, et qui n'en a pas été empêché, soit par un cas de force majeure, soit par le fait de la compagnie, est non recevable à actionner celle-ci en dommages-intérêts. — Cass., 25 août 1873.

En admettant que les parties puissent déroger aux dispositions de loi qui régissent les rapports des voituriers et des destinataires, cette dérogation ne saurait résulter de l'usage ordinairement suivi dans la pratique et ne pourrait s'induire que d'une convention. — Cass., 17 novembre 1873.

L'émargement de la feuille de livraison et le payement des frais de transport par le destinataire ne suffisent pas pour permettre à une compagnie de chemin de fer d'invoquer la fin de non-recevoir résultant de l'article 105 du code de commerce, quand il est établi que la vérification des colis dont la perte lui est imputée a été, par son fait, rendue impossible. — Cass., 27 décembre 1875.

15° *Responsabilité en cas de voituriers successifs.* — Le dernier commissionnaire ou le dernier voiturier est responsable envers le destinataire, s'il ne livre pas le nombre de colis indiqués par la lettre de voiture, alors qu'il s'est substitué aux précédents commissionnaires ou voituriers en acceptant la lettre de voiture sans protestation ni réserves, sauf son recours contre le précédent voiturier ou commissionnaire qu'il prouverait être l'auteur de la perte. — Cass., 14 août 1876.

En cas de transport d'une marchandise par plusieurs voituriers successifs, le commissionnaire intermédiaire ne répond des avaries extérieures et non apparentes qu'autant qu'il est démontré qu'elles ont eu lieu pendant la partie du transport qu'il a accomplie. Il n'est pas, à la différence du commissionnaire pri-

mitif, qui a traité avec l'expéditeur, réputé de plein droit avoir reçu la marchandise en bon état. — Cass., 8 décembre 1873.

Est sujet à cassation le jugement qui, sur une action intentée par l'expéditeur d'un colis qui n'a pas été délivré, condamne non seulement la compagnie du chemin de fer à laquelle l'expéditeur a remis le colis, mais encore la compagnie sur le réseau de laquelle il devait être délivré, alors qu'il n'est pas constaté, en fait, que cette dernière compagnie ait reçu la marchandise, et qu'au contraire il est déclaré par le jugement que la question du recours prétendu par la première compagnie contre la seconde n'était pas suffisamment instruite. — Cass., 8 décembre 1878.

L'expéditeur de marchandises à la destination d'un lieu déterminé ne peut agir en payement du prix de la marchandise contre la compagnie de transport, qui a opéré la livraison dans un lieu autre que celui indiqué dans la lettre de voiture, lorsque le destinataire a reçu en ce lieu la marchandise sans aucune protestation contre le changement du lieu de la livraison. — Cass,, 9 décembre 1873.

La compagnie de chemins de fer, qui a payé à de précédents voituriers les frais de transports effectués par eux, use d'un droit légitime en les appelant en garantie lorsque le destinataire refuse de rembourser les prix de transport. Par suite est sujet à cassation le jugement qui impute à faute à la compagnie d'avoir appelé en garantie les voituriers antérieurs et la condamne à des dommages-intérêts envers eux. — Cass., 31 mars 1874.

16° *Clause de non-garantie en cas de tarifs spéciaux.* — En matière de transports par voies ferrées, la clause de *non-garantie,* stipulée dans un tarif spécial dûment homologué, a pour effet d'affranchir la compagnie du chemin de fer de la présomption de faute édictée par l'art. 103 du Code de commerce et d'obliger l'expéditeur ou le destinataire à prouver que l'avarie dont il se plaint provient d'une faute commise par la compagnie ou par ses agents. — Cass., 6 février 1877, 4 février 1874, 14 décembre 1875.

Une compagnie de chemin de fer ne doit pas être déclarée responsable des avaries survenues pendant le transport des marchandises, si l'expéditeur a accepté les conditions d'un tarif spécial qui, moyennant une réduction de prix, laisse aux expéditeurs et destinataires les frais et risques des chargements et déchargements. — Cass., 29 janvier 1872.

Lorsque la pénalité pour cause de retard a été fixée par un tarif spécial qui, à raison d'une diminution de responsabilité et des autres conditions y indiquées, contient un abaissement de prix au profit de tout expéditeur qui réclame expressément l'application de ce tarif, il n'appartient pas au juge d'allouer des dommages-intérêts supérieurs à cette pénalité, sous prétexte que le retard proviendrait d'une faute lourde, imputable à la compagnie ou à ses agents. — Cass., 15 mars 1869.

Est valable et obligatoire la clause d'un tarif spécial pour le transport des bestiaux ainsi conçu : « En cas de retard dans l'arrivée des trains ne permettant pas l'entrée des bestiaux sur les marchés, la compagnie ne pourra, dans aucune circonstance, être responsable d'une somme supérieure à celle du prix du transport. » Les tribunaux ne peuvent en faire que l'application. — Cass., 7 janvier 1868.

17° *Cas de force majeure.* — Les compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables de la perte des marchandises résultant de l'affectation de la voie ferrée au service militaire et de l'occupation ultérieure du pays par des troupes ennemies. Ces faits constituent un cas de force majeure. — Un destinataire ne peut être non plus condamné à tenir compte de la valeur des marchandises à l'expéditeur par cela seul qu'il a négligé d'avertir ce dernier de la non-réception des marchandises. Il faut, en outre, qu'il soit constaté que cette négligence a causé le préjudice. — Cass., 19 août 1874.

En droit, la force majeure ne peut servir d'excuse qu'autant que celui qui l'invoque n'aurait pu s'y soustraire. — En fait, elle ne peut être invoquée utilement par la compagnie du chemin de fer qui, prévenue d'une inondation, n'a pas pris les mesures nécessaires pour garantir les objets confiés à sa garde. — Cass., 6 janvier 1869.

18° *Prescription de l'action en responsabilité pour avaries ou perte.* — La prescription de six mois, à laquelle l'art. 108 du Code de commerce soumet l'action du destinataire et de l'expéditeur contre le commissionnaire ou le voiturier, commence à courir du jour où la livraison aurait dû être effectuée; la loi n'exige pas qu'il soit prouvé ou reconnu que la marchandise est réellement perdue. — Cass., 7 janvier 1874.

La prescription de six mois, édictée par l'art. 108 du Code de commerce, forme une exception péremptoire et absolue, qui ne peut être écartée que pour les causes et dans les cas déterminés par la loi. — L'interruption de cette prescription ne saurait résulter de simples inductions, notamment du seul fait que la compagnie aurait connu la perte du colis litigieux et l'aurait vainement recherché. — Cass., 30 mars 1874.

Une réclamation purement verbale, restée sans effet de la part du créancier, n'a pas pour effet d'interrompre la prescription de six mois qui, aux termes de l'art. 180 du code de commerce, court au profit du voiturier à

partir du jour où le transport aurait dû être effectué. — Cass., 1er décembre 1874.

Le refus par un destinataire de recevoir des marchandises qui lui sont adressées constitue, lorsqu'il est motivé sur l'état de la marchandise, une protestation formelle dans le sens de l'art. 435 du code de commerce, et l'action de l'expéditeur contre le transporteur n'est susceptible de recevoir aucune suite lorsque les délais de l'art. 436 du même code sont expirés. — Cass., 7 avril 1874.

L'art. 108 du code de commerce n'étant relatif qu'aux actions contre le commissionnaire et le voiturier à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, n'est pas applicable à une action en indemnité pour retard dans la délivrance des marchandises expédiées. — Cass., 10 mai 1876.

Transport pour le compte des administrations publiques. — *Circulaire du ministre des travaux publics du 18 novembre 1857.* — Monsieur le préfet, d'après un usage généralement admis, le payement des frais de transport sur les chemins de fer, que l'expédition soit faite en port payé ou en port dû, a lieu *au comptant*, c'est-à-dire au départ ou à l'arrivée de la marchandise. Cet usage est d'une exécution facile dans les cas ordinaires; mais des difficultés peuvent se produire lorsqu'il s'agit de transports effectués pour le service des administrations publiques, eu égard aux règles mêmes de la comptabilité de ces administrations. En effet, certains délais étant exigés pour la régularisation de la dépense, le payement ne peut avoir lieu avant l'accomplissement préalable des formalités auxquelles il est subordonné. Tout transport deviendrait donc impossible pour l'Etat, si une exception, commandée par des nécessités d'ordre public, n'était établie en ce qui touche l'acquittement des frais qu'entraînent les expéditions faites à son compte. Je viens, en conséquence, d'inviter les compagnies à donner à leurs agents, les instructions nécessaires pour que, dans tous les cas où des transports seront remis aux chemins de fer par les administrations publiques, il soit accordé un délai suffisant, qui permette la liquidation régulière de la créance, conformément aux formalités requises par les lois et règlements.

Je rappelle d'ailleurs aux compagnies qu'aux termes de la loi du 13 brumaire an VII, les quittances qu'elles ont à délivrer aux comptables des administrations publiques doivent être revêtues d'un timbre, lorsqu'il s'agit de sommes supérieures à 10 francs.

A cet égard, une distinction est nécessaire, selon que les lettres de voiture accompagnant les expéditions émanent d'agents de l'Etat ayant qualité à ce sujet ou d'entrepreneurs chargés des transports.

Dans la première hypothèse, les lettres de voiture étant exemptes du droit de timbre, aux termes d'une décision de M. le ministre des finances, en date du 1er juillet 1856, la quittance de la somme à payer pour le transport pourrait être portée à la suite de ces écrits; mais, si cette somme s'élevait à plus de 10 fr., les lettres de voiture devraient être présentées au timbre extraordinaire ou au visa pour timbre avant la signature de la partie prenante, et acquitter un droit de timbre de 60 centimes.

Dans la seconde hypothèse, les lettres de voiture devraient être rédigées sur papier timbré, mais elles pourraient être revêtues, sans payement d'aucun droit de timbre, quelle que fût la somme, de l'acquit de la partie prenante, en vertu de l'exception résultant, dans ce cas, des dispositions de l'art. 23 de la loi du 13 brumaire an VII.

VI. — Règles relatives aux tarifs.

Observations générales (1). — Pour indemniser les compagnies françaises des travaux et dépenses qu'elles se sont engagées à faire, d'après les cahiers des charges, l'Etat les autorise à percevoir, pendant toute la durée de la concession, des taxes composées de deux parties distinctes :

Un droit de péage, destiné à rémunérer le capital consacré à la construction des lignes, et qui représente les 2/3 de la taxe;

Un prix de transport qu'on suppose représenter le remboursement des frais réels que supportent les compagnies, soit pour l'entretien de la ligne, soit pour couvrir ce transport, et qui n'est que le 1/3 de la taxe.

Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne peut être perçue qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics, qui lui donne un caractère public.

Les changements de tarifs, soumis à l'homologation, sont annoncés par voie d'affiches, un mois avant leur mise en vigueur; de plus, les taxes abaissées ne peuvent être relevées qu'au bout d'un délai de trois mois pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises, excepté toutefois en ce qui concerne les tarifs d'exportation et de transit, et cela dans le but de laisser aux compagnies toute latitude pour lutter contre la concurrence étrangère.

Les taxes légales, dont la perception était dûment autorisée en vertu de l'art. 42 du cahier des charges, sont supérieures aux tarifs fixés par les compagnies de leur plein gré. Cette différence s'accentue encore davantage, si l'on tient compte de toutes les réductions consenties par les compagnies, à titre de

(1) Ce paragraphe est extrait de l'*Agenda Dunod* no 6 pour 1878, agenda des chemins de fer; les calculs ont dû être remaniés par suite de la suppression de l'impôt de 5 p. 100 sur les transports par petite vitesse.

billets d'aller et retour ou d'abonnement, trains de plaisir, tarifs spéciaux, etc....

Une circonstance peut faire paraître les tarifs plus élevés qu'ils ne le sont en réalité : c'est l'existence de l'impôt perçu par les compagnies pour le compte de l'Etat, soit 23,20 pour 100 sur les transports à grande vitesse et 5 pour 100 sur ceux à petite vitesse; en 1875, les six grandes compagnies ont ainsi payé à l'Etat, sans que cette perception lui ait coûté aucuns frais, une somme totale de 88 millions de francs.

Si ces impôts n'existaient pas, les tarifs des compagnies pourraient fléchir d'un seul coup d'une somme équivalente au 1/10 des recettes totales perçues par elles. Néanmoins la réduction des tarifs de voyageurs sur les prix correspondants des messageries, avant la création des chemins de fer, dépasse encore 30 pour 100; pour les marchandises, la réduction est dans le rapport de 30 à 6, sans tenir compte d'une diminution considérable des délais de transports.

Les statistiques prouvent, en effet, que le tarif moyen, perçu par voyageur et par kilomètre, dépasse à peine 0,05, et qu'il est par tonne de marchandise et par kilomètre d'environ 0,06. Les compagnies sont donc arrivées à abaisser leur tarif moyen des voyageurs au-dessous du tarif légal admis par le cahier des charges pour la 3e classe des voyageurs; le tarif moyen des transports à petite vitesse est inférieur au tarif autorisé pour la 3e classe des marchandises, et même à celui de la 4e classe, pour les parcours n'excédant pas 100 kilomètres.

Classification des tarifs. — Les réductions accordées par les compagnies peuvent l'être purement et simplement, sans autres conditions pour le commerce que celles dont le cahier des charges s'est occupé. Les tarifs réduits prennent alors, comme ceux du cahier des charges, le nom de *tarifs généraux.*

Si les abaissements de taxes n'ont été consentis par les compagnies que sous certaines conditions spéciales, que le public est libre de refuser ou d'accepter et qui portent sur l'assurance d'un chargement déterminé, sur les délais de transport, sur l'indemnité en cas de retard, etc., les tarifs sont dits *tarifs spéciaux.*

Dans les tarifs généraux ou spéciaux, la taxe, perçue par tonne et par kilomètre, peut être constante ou variable; si elle décroît à mesure que le parcours augmente, le tarif est *différentiel.*

Des tarifs spéciaux sont également établis entre plusieurs compagnies voisines; ils prennent, dans ce cas, le nom de *Tarifs communs.*

Ces tarifs ont également pour but d'assurer le passage de la marchandise par la voie la plus courte, la plus rapide et la plus économique.

Ordinairement, ces tarifs fixent des taxes inférieures aux tarifs spéciaux qui peuvent exister sur des voies plus longues que l'itinéraire normal.

On appelle plus particulièrement *tarifs internationaux* des tarifs directs s'appliquant dans les deux sens aux relations entre les compagnies françaises et les compagnies étrangères.

On peut encore ranger dans cette catégorie les tarifs établis sur le territoire français; ces tarifs ont, en vue du trafic international, été autorisés et réglementés par le décret du 26 avril 1862; ce sont les suivants :

1° *Tarifs de transit.* — Les tarifs de transit ont pour but d'établir les taxes réduites pour les marchandises traversant la France, d'une frontière à une autre, sous plomb de douane.

On sait que, en général, les tarifs sont établis en raison de la provenance et de la destination des marchandises. Dans le but de faire passer par la France des expéditions qui pourraient se faire par l'Allemagne, la Suisse ou la voie maritime, les compagnies ont abaissé leurs taxes de transport pour les marchandises provenant de l'étranger et destinées à la réexpédition; elles ont ainsi donné naissance aux tarifs de transit.

On a attaqué ces tarifs comme constituant, au profit d'expéditeurs étrangers, des avantages dont ne jouissent pas les expéditeurs français. Ce reproche n'est pas fondé, car les tarifs de transit, en attirant sur nos voies de fer des transports qui eussent pris une autre direction, ne nuisent en rien aux commerçants français; ces tarifs, au contraire, procurent indirectement au pays des bénéfices sérieux qui profitent directement aux compagnies de chemins de fer, aux maisons de banque et de commission, et enfin à notre marine marchande.

2° *Tarifs d'exportation.* — A côté des tarifs de transit existent les tarifs d'exportation, dans lesquels les prix de transport sont abaissés pour les produits que les commerçants français expédient à l'étranger.

Le décret du 26 avril a affranchi les tarifs de *transit* et *d'exportation* des prescriptions relatives à l'annonce et à l'affichage préalables des abaissements ou des relèvements des tarifs ordinaires.

TARIFS GÉNÉRAUX.

Les tarifs généraux, tels qu'ils résultent de l'art. 42 du cahier des charges, se divisent en tarifs généraux de grande vitesse et en tarifs généraux de petite vitesse. Ils sont établis ainsi qu'il suit :

Tarifs généraux de grande vitesse.

Transport des voyageurs.		PRIX PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE. Revenant à la Cie.	Revenant à l'État.	Total.
Voyageurs.	1re classe.	0f,10	0f,0232	0f,1232
	2e classe.	0f,075	0f,0174	0f,0924
	3e classe.	0f,055	0f,01276	0f,06776

Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, les enfants payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un compartiment, deux enfants ne peuvent occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, les enfants payent place entière.

Les militaires payent le quart du tarif.

Excédants de bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait. — Chaque voyageur a droit au transport gratuit de 30 kilog. de bagages. Les enfants, transportés à moitié prix, ont droit à 20 kilog.

Les excédants de bagages, articles de messageries, etc., sont taxés ainsi qu'il suit :

De 0 à 40 kilog., 0 fr. 55 (dont 0 fr. 1035 pour l'Etat), par 1000 kilog. et par kilomètre; taxe applicable de 5 en 5 kilog. jusqu'à 10 kilog.; au-dessus, de 10 en 10 kilog., avec minimum de 25 c.

Au-dessus de 40 kilog., 0 fr. 44 (dont 0 fr. 08 pour l'Etat), par 1000 kilog., taxe applicable de 10 en 10 kilog. avec minimum de 0 fr. 40 par expédition.

Il est perçu par chaque compagnie, pour les colis au-dessus de 40 kilog., 1 fr. 76 (dont 0 fr. 3314 pour l'Etat), pour 1000 kilog., pour frais de chargement, de déchargement et de gare.

Les colis d'un poids inférieur à 40 kilog. sont exempts de tous droits de manutention.

Finances, valeurs et objets d'art. — L'or, l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, le plaqué d'or ou d'argent, le mercure, le platine, les bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art) et autres valeurs (billets de banque, titres de rente, actions, obligations, coupons d'intérêts ou de dividendes) sont taxés à la valeur et transportés à raison de :

0 fr. 002772 (dont 0 fr. 000522 pour l'Etat), par fraction-indivisible de 1000 fr. et par kilomètre. Quelle que soit la distance, le minimum de perception est de 0 fr. 25 pour 1000 francs.

Dans aucun cas, la taxe à la valeur ne peut être inférieure à la taxe au poids.

Les monnaies de billon sont taxées au poids, comme les marchandises ordinaires. (Voir plus loin l'indication des objets de valeur pouvant être transportés en petite vitesse.)

Chiens. — La taxe est de 0 fr. 01848 (dont 0 fr. 000348 pour l'Etat), par tête et par kilomètre, sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.

Les chiens doivent être muselés, en quelque saison que ce soit. Aucun chien n'est admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois, pendant l'ouverture de la chasse, les compagnies réservent des compartiments spéciaux aux voyageurs qui ne veulent pas se séparer de leurs chiens.

Transports divers.	PRIX PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE. Revenant à la Cie.	Revenant à l'État.	Total.
Voitures. — Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.........	0f,50	0f,116	0f,616
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0f,64	0f,14848	0f,78848
Pompes funèbres. — Voitures renfermant un ou plusieurs cercueils....	0f,64	0f,14848	0f,78848
Cercueils isolés. 1° par train omnibus.	0f,30	0f,0696	0f,3696
Cercueils isolés. 2° par train express.	1f,00	0f,232	1f,232
	PRIX PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE. Revenant à la Cie.	Revenant à l'État.	Total.
Animaux. — Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, poulains, bêtes de trait	0f,20	0f,0464	0f,2464
Veaux et porcs.......	0f,08	0f,01856	0f,09856
Moutons, brebis, agneaux et chèvres......	0f,04	0f,00928	0f,04928

Impôt. — Les parts revenant à l'État et perçues à titre d'impôt dû au Trésor, en sus des parts revenant aux Compagnies, ont été fixées par les lois du 14 juillet 1855 et 16 septembre 1871.

Cet impôt s'établit de la manière suivante:

La loi de 1855 a frappé les taxes dues aux compagnies d'un impôt de 10 p. 100 plus 2 décimes.

Ainsi la taxe du chemin de fer étant par exemple, de....................		100 fr.
On ajoute pour impôt 1/10..	10	
+ 2 décimes.........	2	
Total....	12	12
Taxe totale......		112 fr.
La loi de 1871 a grevé cette taxe totale d'un nouvel impôt de 10 p. 100, soit............................		11,20
Total.....		123f,20

La somme de 100 fr. est encaissée par la compagnie et 23f,20 reviennent à l'Etat.

Tarifs généraux de petite vitesse.

La tarification des compagnies françaises a pour point de départ la classification et les prix fixés, ainsi qu'il suit, par l'art. 42 du cahier des charges :

Marchandises. — Prix par tonne et par kilomètre.

1re *classe.* — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes 0f,16

2e *classe.* — Blés (1). — Grains (1). — Farines (1). — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitumes. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levûre sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plombs et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées 0f,14

3e *classe.* — Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que le minerai de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argile, briques, ardoises 0f,10

4e *classe.* — Houilles, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sable.	Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr.	0f,08
	Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.	0f,05
	Au delà de 300 kilomètres..	0f,04

(1) D'après l'art. 42 du cahier des charges, cette taxe peut être réduite par l'administration à 0f,07, dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait à 20 francs et au-dessus sur le marché régulateur.

Animaux. — Prix par tête et par kilomètre.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait 0f,10
Veaux et porcs 0f,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres . 0f,02

Les animaux de petite taille, tels que chats, cochons de lait, cochons d'Inde, lapins, singes, écureuils, oiseaux, placés dans des cages ou paniers, sont taxés *au poids*, conformément au tarif général des marchandises à petite vitesse, première série, et pour le double de leur poids réel cumulé avec celui des cages ou paniers.

Les chiens, même en cage, ne sont transportés qu'en grande vitesse.

Voitures. — Prix par pièce et par kilomètre.

Voitures de 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.. 0f,25
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc 0f,32
Voitures de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide 0f,20
Ces voitures, lorsqu'elles sont chargées, payent, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre 0f,14

Impôt de 5 p. 100. — Les prix ci-dessus ne *comprennent pas* l'impôt de 5 p. 100 édicté par la loi du 21 mars 1874 et aujourd'hui supprimé.

Le cahier des charges n'ayant pu prévoir toutes les marchandises dont le transport serait confié aux chemins de fer, le gouvernement y a inséré la clause suivante :

« Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles elles auront le plus d'analogie. »

Aux termes du cahier des charges, les *marchandises* sont réunies dans quatre *classes*, ou plutôt dans trois *classes*, et dans une *classe spéciale*, à base décroissante. En réalité, les compagnies ont classé les marchandises dans un nombre de *séries* généralement plus grand que le nombre des classes et pour la plupart à base décroissante. C'est ainsi que la compagnie de l'Ouest à cinq séries à 0f,16, à 0f,14, à 0f,12, à 0f,10, à 0f,08 et une série spéciale ; que la compagnie du Nord a six séries, dont cinq à base décroissante et une série spéciale, etc.

En règle générale, les marchandises rangées dans une *classe* du cahier des charges sont toujours classées dans des *séries* à base inférieure ou au plus égale. Il serait à désirer que toutes les compagnies adoptassent le même nombre de séries et la même classification des marchandises, dans chacune de ces

séries, dussent les prix de ces séries différer, comme en Allemagne, avec les compagnies.

TARIF EXCEPTIONNEL.

D'après l'art. 47 du cahier des charges, le prix du transport des articles ci-après est réglé chaque année par l'administration, sur la proposition des compagnies.

Actuellement ces prix sont ainsi fixés :

Tarif exceptionnel. — Grande vitesse.

Denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.	Moitié en sus des prix fixés par le tarif général, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.
Matières inflammables ou explosibles, telles que : poudres, munitions de guerre, fulmicoton, fulminates, picrate de potasse, dynamite, acide nitrique monohydraté, artifices, mèches de mineurs, huile de pétrole non rectifiée, huiles essentielles, schistes bitumineux, goudron de houille. — Animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.	Ces matières, animaux et objets sont exclus des trains portant des voyageurs ; en conséquence, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable.
Matières inflammables ou explosibles, telles que capsules, allumettes chimiques, chlorates, phosphore, éther, collodion, sulfure de carbone, benzine, huile de pétrole rectifiée, huile de schiste ou de goudron de houille.	Ces matières sont exclues des trains portant des voyageurs sur les sections où circulent des trains réguliers de marchandises, et, dans ce cas, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable. Sur les sections où ne circulent pas des
Matières inflammables, etc. (*suite.*)	trains réguliers de marchandises, les dites matières peuvent être transportées par trains mixtes ; mais elles sont taxées aux prix ci-après fixés pour les mêmes transports en petite vitesse.
Nitro-glycérine.	Le transport de la nitro-glycérine est absolument interdit sur les chemins de fer, même par trains de marchandises.
Animaux dont la valeur déclarée excède 5,000 francs.	Moitié en sus du prix fixé par le tarif général, pour les animaux de la même espèce.
Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, plaqué d'or ou d'argent, mercure, platine, bijoux, dentelles, broderies, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.	*Ad valorem* 0f,002772 (y compris l'impôt), par fraction indivisible de 1,000 francs et par kilomètre, avec minimum de 25 centimes par 1,000 francs, quelle que soit la distance parcourue. La taxe ne doit, dans aucun cas, être inférieure à la plus forte des deux taxes qui pourrait être appliquée, soit d'après la valeur déclarée et en conformité du tarif ci-dessus, soit d'après le poids constaté et en conformité du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.
Paquets, colis, ou excédants de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.	0f.55 (y compris l'impôt), par tonne et par kilomètre, sans que la taxe puisse être, en aucun cas, supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Tarif exceptionnel. — Petite vitesse.

Denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.	Moitié en sus des prix fixés par le tarif général, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.
Matières inflammables ou explosibles, telles que : poudre à feu, fulminates, capsules, artifices, allumettes chimiques, phosphore, éther. Objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.	Moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les marchandises de la première série.
Animaux dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.	0f,25 par wagon spécial contenant un animal, et par kilomètre. Néanmoins, les expéditeurs peuvent, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux en cages solides et séparées dans un même wagon, en payant pour chaque animal une taxe moitié en sus de celle qui est fixée au tarif général pour les animaux de haute taille.
Animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs.	Moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce.
Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, platine, bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.	Ces divers articles ne sont transportés qu'à grande vitesse; en conséquence le tarif de la petite vitesse ne leur est pas applicable.
Plaqué d'or ou d'argent, mercure, dentelles, broderies, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art).	Moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les marchandises de la première série.
Paquets et colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.	0f,25 par tonne et par kilomètre, quelle que soit la série à laquelle les paquets ou colis appartiennent, sans que la taxe puisse être, en aucun cas, supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

FRAIS ACCESSOIRES.

Les frais accessoires pour les transports de grande et de petite vitesse sont fixés chaque année par le ministre des travaux publics, après proposition des compagnies. L'arrêté du 30 novembre 1876 les a fixés ainsi qu'il suit :

Grande vitesse.

Bagages, Articles de messagerie, Marchandises, Denrées, Lait, Finances, Valeurs, Objets d'art, Chiens.

Enregistrement. — Il est perçu, pour l'enregistrement des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art, chiens :

Un droit fixe de 10 centimes par expédition.

Pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice.

Manutention. — Il est perçu, pour la manutention (chargement et déchargement) des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait :

Un droit de 1 fr. 76 par tonne, impôt compris.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammmes.

Sont exempts de tout droit de manutention :

1° Les expéditions pesant de 0 à 40 kilogrammes inclusivement;

2° Les articles taxés à la valeur;

3° Les chiens.

Pesage. — Il est perçu, pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage extraordinaire, en dehors de celui que les

compagnies doivent faire à leurs frais au départ, pour établir la taxe :

Un droit de 10 centimes par fraction indivisible de 100 kilogrammes et pour chaque pesage supplémentaire.

Toutefois, ce droit n'est pas perçu si le pesage supplémentaire est fait pour constater une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Magasinage. — Il est perçu, pour le magasinage des articles de messagerie, marchandises, denrées et lait adressés en gare, et non enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les compagnies au destinaire :

Un droit de 5 centimes par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par jour.

Le même droit de magasinage est perçu, par fraction indivisible de 1,000 francs et par jour, pour les articles à la valeur placés dans les mêmes conditions :

Dans les deux cas ci-dessus, le minimum de la perception est fixé à 10 centimes.

Les droits fixés ci-dessus sont également applicables aux articles de messagerie, marchandises, denrées, lait et articles à la valeur adressés à domicile, si le destinataire est absent ou inconnu, ou s'il refuse de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances soit adressé immédiatement par la compagnie à l'expéditeur ou au cédant. Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les chiens, dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée, sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit. Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses.

Dépôt des bagages. — Il est perçu, pour la garde des bagages déposés dans les gares, sous la responsabilité des compagnies, soit avant le départ, soit après l'arrivée des trains :

Un droit de 5 centimes par article et par jour.

Le minimum de la perception est fixé à 10 centimes.

Le dépôt est constaté, avant le départ, par la délivrance d'un bulletin; après l'arrivée, soit par la délivrance d'un bulletin, soit par la conservation, entre les mains du voyageur, du bulletin délivré au départ.

Sont exempts de tout droit de garde ou de dépôt les bagages des voyageurs forcés de s'arrêter dans les gares de bifurcation pour attendre le départ du premier train qui doit les conduire à destination.

Voitures, Pompes funèbres, Animaux.

Enregistrement. — Mêmes droits que pour les articles de grande vitesse énumérés ci-dessus.

Manutention. — Il est perçu, pour la manutention (chargement et déchargement) des voitures, des cercueils et des animaux, les droits ci-après :

Voitures	2f,20	par pièce.
Cercueils	2f,20	par pièce.
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait	1f,10	par tête.
Veaux et porcs	0f,44	par tête.
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0f,22	par tête.

Magasinage. — Il est perçu, pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par les compagnies au destinataire :

Un droit de 1 franc par voiture et par jour.

En cas de non-enlèvement des cercueils, il sera perçu, à partir de l'arrivée :

Un droit de 5 francs par cercueil et par jour.

Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses.

Animaux de petite taille en cages. — Les animaux de petite taille en cages ou paniers, transportés et taxés conformément aux dispositions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les articles de messagerie et marchandises grande vitesse.

Petite vitesse.

Marchandises.

Enregistrement. — Il est perçu pour l'enregistrement des marchandises :

Un droit fixe de 10 centimes par expédition.

Pour les marchandises empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice.

Manutention. — Il est perçu, pour la manutention des marchandises de toute nature, les droits suivants :

1 fr. 50 par tonne pour les marchandises transportées sans condition de tonnage ;

1 franc par tonne pour les marchandises désignées soit dans les tarifs généraux, soit dans les tarifs spéciaux comme étant trans-

portées par wagon complet de 4,000 kilog. et au-dessus ou par expédition d'un poids équivalent.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogr.

Ces droits se décomposent ainsi :

Pour les marchandises transportées sans condition de tonnage.

1° Frais de chargement au départ	0f,40	Prix par tonne applicable par fraction indivisible de 10 kil.
2° Frais de déchargement à l'arrivée	0f,40	
3° Frais de gare au départ	0f,35	
4° Frais de gare à l'arrivée	0f,35	

Pour les marchandises transportées par wagon complet de 4,000 kil. et au-dessus, ou par expédition d'un poids équivalent.

1° Frais de chargement au départ	0f,30	Prix par tonne applicable par fraction indivisible de 10 kil.
2° Frais de déchargement à l'arrivée	0f,30	
3° Frais de gare au départ	0f,20	
4° Frais de gare à l'arrivée	0f,20	

Les droits de manutention ci-dessus fixés sont appliqués, quel que soit le mode employé pour le chargement et le déchargement (main d'homme, grue, couloir, plateau, bascule, etc.).

Pour certaines marchandises transportées par wagon complet de 4,000 kil. et au-dessus, ou par expédition d'un poids équivalent, et lorsque le chargement et le déchargement sont laissés par les tarifs aux soins des expéditeurs et des destinataires, on déduit des frais de manutention :

0 fr. 30 c. par tonne pour chaque opération de chargement ou de déchargement.

Les droits de gare sont dus dans tous les cas.

Il est perçu, en outre, aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer, concédé à une compagnie différente, un droit de 0 fr. 40 cent. par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kil., et à partager par moitié entre les deux compagnies, pour les marchandises transitant d'une ligne sur une autre.

Sont exemptes de tout droit de chargement, de déchargement et de gare, les expéditions pesant de 0 à 40 kil. inclusivement.

Pesage. — Il est perçu, pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage extraordinaire en dehors de celui que la compagnie doit faire à ses frais, au départ, pour établir la taxe :

Un droit de 0 fr. 10 cent. par fraction indivisible de 100 kil. et par chaque pesage supplémentaire.

Lorsque le pesage a lieu par camion ou par wagon complet et passé à la bascule, ce droit est de :

0 fr. 30 cent. par tonne indivisible, avec un minimum de 1 fr. 50 cent. par camion ou par wagon.

Toutefois, les droits ci-dessus ne sont pas perçus, si le pesage supplémentaire est fait pour constater une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Magasinage. — Il est perçu, pour le magasinage des marchandises adressées *en gare* et non enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures qui suivront la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par la compagnie au destinataire, les droits suivants :

0 fr. 05 cent. par fraction indivisible de 100 kil. et par jour, pour les trois premiers jours, à partir de l'expiration du délai ci-dessus fixé; 10 cent. par fraction indivisible de 100 kil. et par jour, pour chaque jour en sus.

Le minimum de la perception est fixé à 10 cent.

Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux marchandises adressées *à domicile*, si le destinataire est absent ou inconnu, ou s'il refuse de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances soit adressé immédiatement par la compagnie à l'expéditeur ou au cédant. Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les mêmes droits de magasinage sont perçus, au départ, et dès l'expiration des vingt-quatre heures qui suivent la remise en gare, pour les marchandises que la compagnie consent, sur la demande de l'expéditeur, à conserver sur ses quais ou dans ses magasins au delà de ce délai, la compagnie n'étant tenue d'ailleurs d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées.

Stationnement des wagons. — Pour les marchandises désignées soit dans les services généraux, soit dans les tarifs spéciaux ou communs, comme étant transportées par wagon complet de 4,000 kilog. et au-dessus, avec faculté ou obligation pour les expéditeurs et les destinataires de faire eux-mêmes le chargement et le déchargement, les droits de stationnement des wagons sont fixés ainsi qu'il suit :

Au départ. — Les wagons doivent être complètement chargés dans les vingt-quatre heures qui suivent leur mise à la disposition

des expéditeurs; passé ce délai, il est perçu un droit de stationnement de 5 fr. par wagon, entamé ou non entamé et par jour de retard, quelle que soit la contenance du wagon.

A l'arrivée. — Les wagons doivent être complètement déchargés dans les quarante-huit heures qui suivent la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par la compagnie au destinataire; passé ce délai, la compagnie peut, ou faire le déchargement et percevoir pour cette opération 0 fr. 30 cent. par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées ou laisser les marchandises sur les wagons, en percevant les droits de stationnement ci-après, quelle que soit la contenance des wagons :

5 fr. par wagon et par jour pour les trois premiers jours, à partir de l'expiration du délai ci-dessus fixé;

10 fr. par wagon et par jour pour chaque jour en sus.

Voitures et Animaux.

Enregistrement. — Il est perçu pour l'enregistrement des voitures et des animaux :

Un droit fixe de 0 fr. 10 cent. par expédition.

Manutention. — Il est perçu, pour la manutention (chargement et déchargement) des voitures et des animaux, les droits ci-après :

Voitures...............	2 fr.	»	par pièce.
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait..................	1	»	par tête.
Veaux, et porcs.........	»	40	par tête.
Moutons, brebis, agneaux, et chèvres............	»	20	par tête.

Le chargement et le déchargement des animaux dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, doivent être effectués par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opération.

Les voitures et animaux ne sont soumis à aucun droit de gare.

Magasinage. — Il est perçu, pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis adressée par la compagnie au destinataire :

Un droit de 1 fr. par voiture et par jour.

Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit. Les frais de fourrière sont acquittés sur justification de dépenses.

Les animaux de petite taille en cages ou paniers, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les marchandises à petite vitesse.

Distances. — Tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier.

La taxe est établie sur une distance minimum de 6 kilomètres.

Prise et remise à domicile. — Les taxes indiquées ci-dessus, pour le transport des marchandises et des finances, sont applicables de gare en gare.

Lorsque les colis sont pris au domicile de l'expéditeur ou remis au domicile du destinataire, il est dû une taxe supplémentaire qui varie selon le poids et le lieu de prise ou remise à domicile.

TARIFS SPÉCIAUX.

Grande vitesse.

Indépendamment des tarifs généraux de *grande vitesse*, énoncés plus haut, les compagnies ont établi des tarifs spéciaux, à prix réduits, tant pour le transport des voyageurs que pour le transport des marchandises.

Voyageurs. — Billets d'aller et retour.
Billets de bains de mer.
Billets de trains de plaisir.
Billets de voyages circulaires.
Cartes d'abonnement.

Les billets d'aller et retour donnent droit, comme leur nom l'indique, à l'aller et au retour; ils font généralement profiter le voyageur d'une réduction sur les tarifs ordinaires, à la condition que le voyageur effectue son retour dans le délai indiqué par la compagnie.

La réduction sur le prix doublé d'un billet simple est, dans la plupart des cas, de 25 pour 100 pour la 1re et la 2e classe, et de 15 pour 100 pour la 3e classe.

Les billets de bains de mer servent également pour l'aller et le retour; ils sont valables pour un temps déterminé et comportent une réduction qui varie entre 20 et 40 pour 100.

On délivre à Paris pendant la saison des bains de mer (1er juillet au 30 septembre), pour le Tréport, Saint-Valery, Berck, Boulogne, Calais et Dunkerque, par exemple, des billets de 1re classe, valables pendant dix jours, avec une réduction de 40 pour 100 sur le tarif général.

Les billets de voyages circulaires donnent également droit à l'aller et au retour; ils coûtent moins cher que ne coûteraient l'aller et le retour; mais plus cher que les billets pour les trains de plaisir. Ils sont valables

pendant un temps déterminé et pour tous les trains contenant des places de la classe indiquée sur le billet; ils donnent droit de séjourner en route.

Les billets de train de plaisir peuvent être pris d'avance et donnent également droit à l'aller et au retour. Ils coûtent, en général, beaucoup moins cher que ne coûteraient l'aller et le retour séparément, suivant le tarif ordinaire.

Les cartes d'abonnement sont valables pour un temps et pour un parcours déterminés. La compagnie du Nord délivre même des cartes donnant droit au parcours sur toutes ses lignes d'intérêt général, à raison de :

1re classe. . .	pour 6 mois. . .	1200 fr.
	pour 1 an. . . .	1800
2e classe. . .	pour 6 mois. . .	900
	pour 1 an. . . .	1350

Places de luxe. — Des places de luxe, telles que coupé, coupé-lit-toilette, wagon-salon, sont mises à la disposition du public, moyennant une taxe supplémentaire.

Les places de coupé conviennent à une famille peu nombreuse qui désire s'isoler, ou bien à un voyageur qui a besoin de travailler en route.

Chaque coupé comprend 4 places.

La taxe supplémentaire ne dépasse pas 12 pour 100 du prix du billet de 1re classe; elle est fixée ainsi sur le réseau du Nord, par exemple :

2 fr. 20 par place, pour un parcours de 150 kilomètres et au-dessous;

3 fr. 30 par place, pour un parcours supérieur à 150 kilomètres jusqu'a 225 kilomètres inclusivement;

4 fr. 40 par place, pour un parcours excédant 225 kilomètres.

Les coupés-lits et coupés-lits-toilette conviennent aux personnes qui voyagent la nuit et qui veulent éviter la fatigue d'un long trajet.

Les prix varient selon les réseaux.

Les compagnies du Nord, de l'Est, de Lyon mettent des wagons-lits ou wagons-salons à la disposition des voyageurs qui en font la demande à l'avance.

Le prix de location de ces wagons est déterminé par des tarifs variant avec chaque compagnie.

Pour aller de Paris à Creil (51 kilomètres), par exemple, le prix est de 100 fr. par wagon-salon; au-delà ce cette distance sur le réseau du Nord, il est délivré, par wagon, 16 places de 1re classe au prix du tarif général.

La compagnie de Lyon perçoit le prix de 13 places de coupé.

Les wagons-salons appartenant à des particuliers sont admis à circuler sur les différentes lignes, à des conditions fixées par des tarifs spéciaux.

Trains spéciaux. — Des trains spéciaux peuvent être formés sur la demande du public.

Les voyageurs, quel que soit leur nombre, payent le prix de la 1re classe, augmenté d'un dixième, et les voitures, chevaux, chiens et bagages, les prix du tarif ordinaire.

Le minimum de perception est fixé à 6 fr. 15 par kilomètre (impôt compris).

Denrées. — Les denrées de halle (fruits et légumes frais, beurre frais, gibier, volaille, etc.) sont transportées sur tous les réseaux à raison de 0 fr. 308 par tonne et par kilomètre, plus 1 fr. 76 de manutention par tonne.

Huîtres et poissons frais. — Les huîtres et poissons frais jouissent également d'une réduction sur le tarif général.

Ainsi, de Boulogne à Paris (distance 254 kilomètres), le prix est, y compris l'impôt, de 93 fr. 50, au lieu de 113 fr. 50 que donnerait l'application du tarif général : réduction 18 pour 100.

De Calais (297 kilomètres), Gravelines (314 kilomètres), Dunkerque (305 kilomètres), à Paris, le prix est uniformément fixé à 101 fr. 20 par tonne alors que le tarif général donnerait :

De Calais . . . 132 fr. 40	réduction moyenne	25 p. 100.
De Gravelines. 139 90		
De Dunkerque 135 95		

Finances. — *Or et objets précieux accompagnés.* La compagnie du Nord a mis en application le système de tarification suivant pour les valeurs accompagnées :

Les voyageurs ont la faculté de conserver auprès d'eux et sous leur surveillance, dans un compartiment de 2e classe ou dans un fourgon, si le poids dépasse 700 kilogrammes, les colis contenant de l'or et autres objets précieux, à la condition de faire constater au départ le poids brut de ces objets et de payer à la compagnie la taxe de la marchandise à grande vitesse, calculée sur un poids *dix fois* aussi considérable que le poids réel des colis.

En cas de perte, la responsabilité de la compagnie n'est pas engagée.

Ce tarif est applicable non seulement dans l'intérieur du réseau du Nord, mais il s'étend aux relations internationales de cette Compagnie avec Londres, Bruxelles, Anvers, Amsterdam, La Haye et Rotterdam.

Titres et papiers-valeurs. — Les compagnies du Nord et de Lyon appliquent sur leur réseau un tarif pour le transport *à responsabilité limitée* des titres et papiers-valeurs (actions, obligations, titres de rentes, etc.).

Ces titres sont soumis à une double perception :

1° A la taxe des articles de messagerie calculée sur un poids *dix fois aussi considérable* que le poids réel des colis;

2° A une taxe *ad valorem* appliquée d'après le tarif des finances sur la somme à laquelle l'expéditeur déclare limiter la responsabilité de la compagnie.

En cas de perte, de soustraction, de vol ou d'incendie, la responsabilité de la compagnie est limitée au remboursement de la *valeur déclarée*.

De même que pour l'or accompagné, la compagnie du Nord est autorisée à appliquer ce tarif dans ses relations avec Londres, Bruxelles, Anvers, Amsterdam, La Haye et Rotterdam.

Exemples d'application de taxes de transports

EN GRANDE VITESSE.

1er *Exemple :*

Le prix d'un billet de 1re classe de Paris à Boulogne :

254 kilomètres × 12.32 = 31.25 }
Timbre de quittance ..... 0.10 } 31.35

En coupé, le trajet coûterait. 31.35 + 4.40 = 35.75
En coupé-lit .... 31.35 + 10.00 = 41.35

Pendant la saison des bains de mer, en prenant un billet valable 10 jours, le voyageur paye pour l'aller et le retour, fr. 37,50.

En effet,

31f,25 + 31f,25 = 62f,50 — 40 p. 100 = 37.40
Timbre de quittance... 0.10
Total........ 37.50

2e *Exemple :*

Un voyageur en 2e classe, de Paris à Douai, accompagné d'un enfant de 6 ans et ayant 75 kilog. de bagages, payera :

Pour son billet, 218 kilom. × 9.21 = 20.10 }
Quittance.... 0.10 } 20.20
Pour le billet de l'enfant, moitié prix. 10.05 }
Quittance.... 0.10 } 10.15
Bagages. — Gratuité sur 30 kilog. + 20 kilog. = 50 kilog., soit à taxer 25 kilog. comme 30.
La base étant de 55 centimes et la distance de 218 kilom., on trouve 119f,90 par tonne × 0t,030 = ... 3.55 }
Enregistrement.... 0.10 } 3.65
Total..... 34.00

3e *Exemple :*

Un banquier de Paris, voulant expédier à Bruxelles un million et demi d'or avec le plus d'économie possible, payera, en faisant accompagner l'expédition, la taxe de la messagerie sur un poids dix fois aussi considérable que le poids réel.

Le poids, or et emballage compris, étant de 500 kilog., la taxe sera calculée sur 5,000 kilog. à raison de 0 fr. 44 par 1000 kilog. et par kilomètre sur le parcours français de Paris à Quiévrain, soit : 264 kilomètres × 0,44 = ... 116.16
Frais de manutention.......... 1.76
Soit, par 1000 kilogrammes..... 117.92
Ou 117 fr. 90 × 5 pour 5000 kilogrammes.................... 589.50
Le même mode de taxation étant admis en Belgique, pour les expéditions échangées avec la France, on payera de Quiévrain à Bruxelles (Midi), 18 fr. par 1000 kilog., soit pour 5000 kilog.................. 90.00
Timbre......... 0.35 }
Enregistrement.. 0.10 } 0.45
Total.......... 679.95

tandis que la taxe à la valeur eût été à raison de 1 fr. 05 par 1000 fr. pour le parcours total, de 1575.00 }
Timbre et enregistrement 0.45 } 1575.45
Économie.......... 895.50

4e *Exemple :*

Un propriétaire envoie de Paris à Dieppe (168 kilomètres) une voiture à un fond, un cheval, un chien, accompagnés d'un conducteur. La taxe à payer s'établit de la manière suivante :

Une voiture à un fond, 168 kilom. × 0f,616 = 103,50 + 2f,20 (pour chargement et déchargement) = 105.70
Un cheval, 168 kilom. × 0f,2464 et 41,40 + 1,10 (pour chargement et déchargement) = ... 42.50
Un chien, 168 kilom. × 0f,01848 = 3.10
Le conducteur, prix d'une 3e classe 168 kilom. × 0f,06776 = ... 11.35
Enregistrement et timbre...... 0.45
Total.......... 163.10

TARIFS SPÉCIAUX.

Petite vitesse.

Les tarifs spéciaux qui établissent, pour certains transports, des prix réduits, le plus souvent différentiels, sont ceux dont l'application est la plus grande. Ils forment plus des trois quarts du trafic en petite vitesse sur les chemins de fer.

Ces tarifs peuvent être demandés par tout le monde, les conditions qu'ils contiennent sont les mêmes pour tous.

Ces tarifs ont été l'objet de très vives et de très nombreuses attaques. Mais c'est aujourd'hui un axiome pour les hommes versés dans les études économiques, que l'existence des tarifs spéciaux, différentiels et conditionnels,

dérive de la nature même des choses, et que l'unité kilométrique est une utopie incompatible avec les besoins du commerce et de l'industrie.

Si l'on se rapporte au Recueil Chaix, portant la date du 1er juillet 1877, on voit qu'il existe en France 365 tarifs spéciaux, se répartissant ainsi qu'il suit :

Compagnie de l'Est..........	73
Compagnie du Nord.........	45
Compagnie d'Orléans........	67
Compagnie de l'Ouest........	41
Compagnie de Paris-Lyon....	91
Compagnie du Midi..........	48

Ces tarifs, qui comportent une réduction sur le prix du cahier des charges, stipulent généralement une augmentation du délai de transport.

Les plus importants sont les suivants :

Nord. — Céréales. — Marbres. — Fers, fontes, métaux, etc. — Chevaux et bestiaux. — Lait. — Pierres brutes. — Bois. — Minerais. — Houille. — Briques, cailloux, coke, terres réfractaires. — Laines. — Huiles. — Sucres. — Foins, paille. — Ardoises. — Produits chimiques. — Sel marin. — Engrais. — Pierres à plâtre. — Matériaux pour la construction, la réparation et l'entretien des routes, pavés (Voy. p. 17 à 38 du *Recueil Chaix*).

Est. — Chevaux et bestiaux. — Céréales. — Sels. — Sucres. — Mélasses. — Alcools, vins et vinaigres. — Houille et coke. — Charbon de bois. — Bois. — Pierres à plâtre. — Chaux. — Argile, briques, terre kaolinique, poterie. — Blanc d'Espagne, de Meudon et de Troyes. — Engrais. — Acides. — Produits chimiques, fers, fontes, métaux, ferraille, etc. — Pulpes. — Pommes et poires. — Glaces, cristaux et verrerie. — Bouteilles, verres à vitre. — Pailles et foins. — Matériaux pour la construction et l'entretien des routes. — Ardoises. — Ecorces à tan. — Chiffons. — Marbres. — Lins. — Papiers. — Cuirs (Voy. p. 123 à 140 du *Recueil Chaix*).

P.-L.-M. — Céréales. — Betteraves et pulpes. — Pommes et poires. — Citrons et oranges. — Sucres. — Sels. — Chevaux et bestiaux. — Alcools, vins et vinaigres. — Huiles. — Eaux minérales. — Pailles et foins. — Bois. — Charbons de bois. — Houille et coke. — Ferraille. — Garance. — Ecorces à tan. — Blanc d'Espagne. — Minerais. — Pierres. — Marbres. — Plâtre, ciment. — Engrais. — Ocre. — Asphalte, bitume, etc. — Savons. — Produits métallurgiques. — Glucoses, mélasses. — Produits chimiques. — Chiffons. — Papiers. — Lait. — Chanvres, lins, laines. — Briques, carreaux, ardoises, etc. — Faïence, poterie. — Glaces, verrerie. — Arbres et arbustes. — Cuirs et peaux (Voy. p. 380 à 420 du *Recueil Chaix*).

Orléans. — Chevaux et bestiaux. — Foins, pailles, chanvres et lins. — Bois. — Ecorces à tan. — Charbon de bois. — Produits métallurgiques. — Matériaux de construction, pavés, cailloux, asphalte, bitume, briques, ardoises, etc. — Houille et coke. — Minerais. — Engrais. — Sels. — Céréales. — Chiffons. — Alcools, vins et vinaigres. — Sucres. — Produits chimiques. — Faïence et poterie. — Verrerie. — Arbres et arbustes. — Pommes et poires. — Huiles. — Blanc de céruse, blanc de zinc, tartre brut, etc. — Pierres et marbres. — Eaux minérales. — Mélasses. — Cuirs et peaux (Voy. p. 657 à 680 du *Recueil Chaix*).

Ouest. — Céréales. — Lard et beurre salés. — Lait. — Betteraves, pommes. — Alcools, vins vinaigres et cidre. — Sucres glucoses et mélasses. — Chevaux et bestiaux. — Engrais. — Houille et coke. — Matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Chaux, ciments, briques, carreaux, tuiles, ardoises, pierres, marbres, etc. — Bois. — Produits chimiques. — Ecorces à tan. — Asphalte, bitume, etc. — Sels. — Produits métallurgiques. — Verrerie, poterie, meules, etc. — Chanvres, cotons, lins, draps, etc. — Chiffons papiers, etc. — Huiles, pailles et foins (Voy. p. 916 à 941 du *Recueil Chaix*).

Il est dit précédemment que les compagnies ont divisé en séries les marchandises inscrites au cahier des charges avec des prix établis de façon à ne jamais en dépasser les limites.

Les exemples qui vont suivre démontrent que non seulement les compagnies n'ont pas dépassé ces limites, mais qu'elles sont, au contraire, souvent au-dessous (1).

	PRIX de TRANSPORT.	DÉLAI EN JOURS, non compris celui de la remise et celui de la livraison.
Un wagon de houille pesant 10,000 kilogrammes, expédié de Valenciennes à Paris (La Chapelle), distance 249 kilomètres, taxé au prix de la 4e classe du tarif général, coûterait fr. 12 » par tonne plus pour frais de gare. » 40		
Total. 12 40 par tonne		
soit pour le wagon......	124 »	3
Timbre...........	0 70	
Enregistrement	0 10	
Total..........	124 80	

D'après le tarif spécial P. V. n° 11 appliqué par la compagnie du Nord aux transports de la houille, le prix du même

(1) L'impôt de 5 0/0 est aujourd'hui supprimé.

	PRIX.	DÉLAI.
transport est de........	74 »	
Impôt..................	3 70	18
Timbre et enregistrement	0 80	
	78 50	15
Différence........	53 50	

Un wagon de blé pesant 5000 kilogrammes, expédié de Meaux à Paris (La Villette), 43 kilomètres, serait taxé de la manière suivante d'après le cahier des charges, 2e classe,

	PRIX.	DÉLAI.
43 kil. × 0,14 = 6,00 pour 5000 kilog.............	30 »	
Frais de manutention 5000 kil. × 1,50 = ...	7 50	
Impôt..................	1 87	
Timbre et enregistrement	» 80	
	40 17	

Mais la compagnie de l'Est ayant fait une réduction dans son tarif général sur le prix du cahier des charges, c'est la taxe suivante qui est perçue lorsque l'expéditeur ne réclame pas l'application du tarif spécial.

	PRIX.	DÉLAI.
43 kil. × 0,08 = 3,45 × pour 5000 =........	17 25	
Frais de manutention 5000 × 1,50 =.........	7 50	
Impôt..................	1 23	
Timbre et enregistrement	» 80	
	26 78	

D'après le tarif spécial P. V. n° 4 le prix est de 2,70 par 1,000 kilog., frais de manutention compris, soit pour 5000 k.

	PRIX.	DÉLAI.
soit pour 5000 k.	13 50	
Impôt..................	» 67	7
Timbre et enregistrement	» 80	
	14 97	

Une expédition de vins en fûts pesant 2,500 kilog. de Mâcon à Paris (Bercy), 440 kilomètres, serait, d'après le cahier des charges, taxée à raison de 0,14 par tonne et par kilomètre, soit :

0,14 × 440 = 61,60 par tonne.

Mais dans le tarif général de la compagnie P.-L.-M. les vins sont classés à la 3e série et le prix de Mâcon à Paris est de 43,30 par tonne, soit

	PRIX.	DÉLAI.
pour 2500 kilog........	108 25	
Frais de manutention 2500 × 1,50 = ...	3 75	5
Impôt..................	5 60	
Timbre et enregistrement	» 80	
	118 40	

Le tarif spécial P. V. n° 13 de la compagnie P.-L.-M. fixe pour le même parcours un prix de 25,50 par 1,000 kilog. soit :

	PRIX.	DÉLAI.
25,50 × 2,500 k. =	63 75	
Frais de manutention 2,500 × 1,50 = ...	3 75	
Impôt..................	3 37	
Timbre et enregistrement	» 80	
	71 67	

Une expédition de 8,000 kilog. de fer en barres de Commentry à Paris (Ivry), 338 kilomètres, serait, d'après le cahier des charges, taxée à raison de 0,14 par tonne et par kilomètre.

D'après le tarif général, 3e série, le prix de Commentry à Paris est 31,70 par tonne, soit pour

	PRIX.	DÉLAI.
8,000 kilog. =.........	253 50	
Frais de manutention 8,000 × 1,50 =........	12 »	4
Impôt..................	13 28	
Timbre et enregistrement	» 80	
	279 58	

Le tarif spécial petite vitesse D n° 12 de la compagnie d'Orléans fixe pour le même parcours un prix de 13 fr. par 1,000 kilog., frais de chargement, de déchargement et de gare compris :

	PRIX.	DÉLAI.
soit 8,000 k. × 13 =	104 »	
Impôt..................	5 20	9
Timbre et enregistrement	» 80	
	110 »	

Questions diverses relatives aux tarifs; jurisprudence. — *Homologation des tarifs.* — Aucun tarif ne peut être appliqué sans l'homologation de l'administration.

La pénalité de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 réprime toute perception qu'une compagnie de chemin de fer ou les entrepreneurs qu'elle se substitue auraient faite en dehors des tarifs approuvés par le ministre des travaux publics, sans distinction entre les services obligatoires ou facultatifs, comme,

d'une part, le camionnage de la gare d'arrivée au domicile du destinataire, et, de l'autre, le camionnage du domicile de l'expéditeur à la gare de départ. — Cass., 20 mai 1865.

Une décision ministérielle homologuant un livret publié par une compagnie de chemin de fer, et dans lequel sont insérés à la fois les prix qui composent les tarifs spéciaux et les conditions d'application de ces mêmes prix, implique nécessairement l'approbation desdites conditions et les rend obligatoires. — Cass., 23 décembre 1874.

Est valable la clause insérée dans les tarifs, dûment homologués, d'une compagnie de chemins de fer, et qui porte qu'elle ne répond pas de la perte ou avarie de telle marchandise par elle transportée. L'effet d'une telle clause n'est cependant pas d'affranchir la compagnie de la responsabilité des fautes qui seraient reconnues avoir été commises par elle ou par ses agents : mais elle a du moins pour résultat de mettre la preuve desdites fautes à la charge du propriétaire de la marchandise. — Cass., 14 juillet 1874, 4 janvier 1875.

Affichage des tarifs. — L'art. 48 de l'ordonnance de 1846, qui prescrit l'affichage des tarifs dans les gares et stations des chemins de fer, est violé par une affiche incomplète limitant à certains trains l'usage des billets de retour à prix réduit, applicable à tous les trains. La prévention d'avoir réglementé contrairement aux tarifs la distribution des billets est fondée, quand il résulte de l'affiche restrictive placardée des perscriptions irrégulières imposées aux voyageurs. — Cass., 20 mars 1868.

Modification des tarifs. — Les modifications des tarifs des chemins de fer, approuvées par décision ministérielle, sont exécutoires un mois après l'affiche qui les a portées à la connaissance du public, sans qu'il soit nécessaire qu'il intervienne des arrêtés préfectoraux dans les divers départements traversés, si le cahier des charges ne l'exige pas. — Cass., 1er août 1864.

Les tarifs spéciaux ne sont applicables que s'ils sont demandés. — Les réductions de taxes accordées par les tarifs spéciaux des compagnies de chemins de fer ne peuvent être réclamées par les expéditeurs que dans le cas où ils ont formellement réclamé l'application de ces tarifs, et ont ainsi manifesté la volonté de se soumettre aux obligations particulières qu'ils imposent au public, par dérogation aux règles établies en vertu du cahier des charges dans le tarif général au profit des expéditeurs. — Cass., 17 janvier 1866, 7 juin 1875.

Est absolue et de droit étroit, même en présence de conventions contraires entre les parties, la condition d'après laquelle un tarif spécial de transports sur voies ferrées n'est applicable que lorsque l'expéditeur en fait la demande expresse sur la note d'expédition. Une convention, puisée dans des rapports particuliers entre l'expéditeur et la compagnie, ne saurait suppléer à la condition expresse imposée. — Cass., 17 février 1869.

Les tarifs spéciaux ne peuvent être combinés. — L'expéditeur qui fait des envois de marchandises par chemin de fer n'est pas fondé à combiner, pour la fixation des prix de transport, les avantages différents accordés au commerce par des tarifs spéciaux, distincts et indépendants les uns des autres. — Cass., 10 juin 1861.

Clause de non responsabilité dans les tarifs spéciaux. — La compagnie de chemin de fer qui, aux termes de ses tarifs, ne répond pas de la perte ou des avaries de certains objets par elle transportés en franchise, n'est pas affranchie de toute responsabilité, mais cette clause a pour effet de mettre à la charge de l'expéditeur la preuve des fautes qui lui ont causé préjudice, lesquelles ne peuvent s'induire du fait seul de la perte des colis. — Cass., 24 janvier 1876.

Les tarifs sont obligatoires pour tous. — Les dispositions des tarifs dûment homologués ont force de loi entre les compagnies de chemins de fer et les parties qui contractent avec elles. En conséquence, lorsque les tarifs stipulent qu'en cas de transport d'un chien les accidents seront à la charge de l'expéditeur et du destinataire, la compagnie ne doit être déclarée responsable de la perte de l'animal qui s'est enfui que lorsque le propriétaire établit la faute ou la négligence des agents de la compagnie. — Cass., 11 décembre 1876.

Toutes conventions contraires aux tarifs, par exemple l'engagement de transporter les marchandises dans un délai plus court que celui prévu par les tarifs, sont illicites et nulles. — Cass., 6 décembre 1876.

Groupage des colis. — Lorsque le cahier des charges annexé à la loi qui autorise la concession d'un chemin de fer a établi un tarif général pour le transport des colis ou ballots dont le poids excéderait 50 kilogrammes, et, en outre, un tarif particulier pour le transport des matières précieuses et encombrantes et des paquets ou colis dont le poids serait inférieur à 50 kilogrammes, si un commissionnaire réunit en un seul ballot, pesant plus de 50 kilogrammes, divers colis provenant de ses clients, et qui, pris isolément, n'atteignaient pas ce poids, on ne peut exiger, pour le transport de ce ballot, que le droit alloué par le tarif général. — Cass., 20 juillet 1853.

Erreurs dans l'application des tarifs. — Les cahiers des charges ainsi que les tarifs dûment approuvés et publiés ont force de loi ; ils sont obligatoires pour et contre les compagnies concessionnaires, sans qu'elles puissent y déroger par aucune convention expresse ou tacite.

Il s'ensuit que lesdites compagnies ont le droit et même le devoir, nonobstant toutes stipulations contraires, de rectifier les erreurs de tarification qui ont pu être commises à leur préjudice ou à leur profit dans les lettres de voiture, relativement au prix des transports qui leur sont confiés. — Cass., 15 novembre 1876.

Les juges ne peuvent condamner la compagnie à des dommages-intérêts au profit du destinataire comme compensation à l'erreur commise, laquelle est commune aux deux parties, puisque les tarifs ayant force de loi, sont présumés de droit connus de tous les intéressés. — Cass., 16 mars 1869.

Allongement de parcours causé par force majeure. — Il est dû un supplément de taxe à une compagnie de chemin de fer qu'un évènement de force majeure oblige à dévier de la voie directe et à suivre un parcours plus prolongé. — Cass., 21 décembre 1874.

Les tarifs différentiels qui régissent certains transports de marchandises accomplis par les voies ferrées ne peuvent être étendus par analogie à des parcours autres que ceux pour lesquels ils ont été expressément établis. En conséquence, si un évènement de force majeure rend momentanément impraticable un trajet pour lequel il existe un tarif spécial, le propriétaire des marchandises se trouve sans droit pour réclamer l'application de ce tarif au trajet détourné que la marchandise a réellement suivi. Et cela, quand même il offrirait un supplément de prix, calculé sur la base du tarif spécial, et proportionnel à l'allongement du parcours. — Cass., 5 mai 1874.

Objets non dénommés aux tarifs, meubles. — Les meubles ne peuvent être compris parmi les objets manufacturés, dont l'indication est faite dans l'art. 42 du cahier des charges de la compagnie du Midi, annexé à la loi du 21 juillet 1856, et, dès lors, ils ne sont pas affranchis de la surtaxe. — Cass., 16 août 1864.

Transport de masse indivisible. — Un fût de vin du poids de 9,338 kilogrammes doit être considéré comme une masse indivisible, et, par suite, son transport sur le chemin de fer de Paris à Lyon doit être tarifé par l'art. 12 du tarif général de cette compagnie sur les transports à petite vitesse, qui établit des augmentations de taxe pour le transport des marchandises indivisibles excédant un certain poids. — Cass., 31 décembre 1873.

Les tarifs spéciaux ne peuvent être étendus par assimilation. — Le bénéfice du tarif pour le transport à prix réduit des rouenneries à destination de l'Algérie, de l'Italie ou autres pays d'outre-mer, ne saurait être étendu à tous les tissus fabriqués à Rouen. Il ne s'applique qu'aux tissus confectionnés avec des écheveaux teints à l'avance et que le tisserand mélange sur son métier d'après le dessin qui lui a été donné. — Cass., 3 décembre 1873.

Les tarifs de faveur sont interdits. — Une compagnie de chemin de fer peut, par un traité particulier, accorder à une entreprise une réduction sur les tarifs en vigueur, pourvu que la réduction consentie soit susceptible d'être étendue par l'administration à tous les autres expéditeurs. Mais lorsque la réduction est stipulée, même sur les tarifs futurs, de manière à assurer à un expéditeur un privilège permanent et exclusivement personnel qui rendrait sans effet les abaissements généraux de taxes que l'administration pourrait prescrire, le traité doit être annulé comme contraire au principe d'égalité, base essentielle des conditions du transport sur les chemins de fer. — Cass., 6 août 1861.

Les étrangers ont, comme les nationaux, le droit d'invoquer les dispositions insérées dans les cahiers des charges des compagnies de chemins de fer, à l'effet de protéger le commerce. Une compagnie de chemin de fer, qui achète, dans un but de spéculation, des quantités considérables de charbon pour les revendre, par l'entremise d'un commissionnaire, à des acheteurs déterminés, sur le parcours de sa ligne, contrevient aux dispositions du cahier des charges des chemins de fer, s'il résulte des faits constatés que la revente a lieu avec des réductions de prix sur le tarif ordinaire des transports, de manière à faire ainsi une concurrence nuisible au commerce libre. Il en est ainsi alors même qu'une grande partie des charbons achetés par la compagnie servirait au chauffage de ses machines, et qu'elle ne revendrait que ceux impropres à son service. En conséquence, l'action en dommages-intérêts dirigée dans ce cas par des tiers qui ont souffert un préjudice de cette concession est recevable, aux termes des art. 48 du cahier des charges et 1382 du Code Napoléon. L'arrêt qui, dans ces circonstances, fait défense à la compagnie de continuer ce commerce, ne prononce pas par voie de disposition générale et réglementaire. — Cass., 5 juillet 1865.

Frais de magasinage. — La décision par laquelle le ministre des finances refuse d'appliquer aux objets abandonnés dans les gares et stations d'un chemin de fer les prix fixés au tarif pour frais de magasinage, n'est pas attaquable par la voie contentieuse, mais ne fait pas obstacle à ce que la compagnie porte sa

réclamation devant l'autorité compétente. — 30 novembre 1854.

Les frais de magasinage que les compagnies de chemin de fer sont autorisées à percevoir sur les marchandises adressées en gare et qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans le délai réglementaire, ne sont dus qu'autant que la marchandise est parvenue à sa destination. Ils ne le sont pas si la marchandise s'arrête en cours de voyage, dans une gare intermédiaire, ce stationnement eût-il pour cause une force majeure non imputable au voiturier. — Cass., 14 janvier 1874.

Le droit de magasinage est dû lorsque les marchandises expédiées en gare ne sont pas enlevées dans les délais règlementaires, pour quelque cause que ce soit. C'est donc à tort qu'un jugement, sous le prétexte qu'un cas de force majeure, dont il ne relève d'ailleurs aucune preuve, aurait empêché l'enlèvement des marchandises, a décidé que les droits de magasinage n'étaient pas dus à la compagnie. — Cass., 20 août 1873.

Les tribunaux ne peuvent pas substituer aux droits de magasinage établis par les tarifs des chemins de fer une somme qu'ils fixeraient à forfait. Ils se prévaudraient vainement, pour le faire, de ce que dans la cause la compagnie n'aurait été qu'un commissionnaire ordinaire. Cette qualification ne peut jamais être appliquée à une compagnie de chemin de fer, dont le monopole est réglé par des tarifs qui sont sa loi comme celle du public. — Cass., 13 mai 1874.

Réduction des tarifs pour le service de la guerre. — Les réductions de tarif stipulées dans le cahier des charges des compagnies de chemins de fer ne s'appliquent pas aux ouvriers immatriculés, à l'examinateur de classement de l'école navale, aux voitures régimentaires, aux voitures de cantinières, aux canons, caissons, prolonges et approvisionnements, aux chevaux non accompagnés, aux militaires ou marins porteurs d'une feuille de route périmée. La feuille de route donne droit à la réduction du tarif pour tous les changements de direction qui y sont indiqués, pourvu qu'il soit constaté que c'est en vertu des ordres ou de l'autorisation de l'autorité militaire que les changements de direction ont lieu. Les frais accessoires de chargement et de déchargement des chevaux, voitures et bagages des troupes voyageant en corps ne doivent pas être réduits au quart du prix fixé pour le public en raison du concours donné par les militaires ou les marins à ces opérations. — L'état est tenu à payer la moitié du tarif dans le cas où une compagnie invitée à mettre tous ses moyens de transport à la disposition du gouvernement n'a pas, après avoir satisfait aux exigences de la réquisition, interrompu complètement les services ordinaires. — 26 août 1865.

Les contestations relatives aux tarifs relèvent des tribunaux civils. — Le jugement des contestations relatives à la perception des tarifs de transport sur les chemins de fer autorisés par décision ministérielle a lieu comme en matière d'impôts indirects. C'est en conséquence à l'autorité judiciaire qu'il appartient de prononcer. — 17 avril 1866.

Lorsque des tarifs ont été régulièrement approuvés par l'autorité administrative, il n'est pas permis aux tribunaux d'en refuser l'application, sous le prétexte que la compagnie de chemin de fer aurait volontairement abaissé ces tarifs et qu'il ne lui serait pas permis de les relever sans une nouvelle approbation administrative. — Cass., 18 décembre 1867.

Les tribunaux ne peuvent refuser d'appliquer un tarif sous prétexte d'insuffisance dans sa publication, si cette publication a eu lieu dans les termes prescrits par un arrêté ministériel pris en exécution de l'ordonnance du 15 novembre 1846. — Cass., 31 décembre 1866.

Les tribunaux ne peuvent, sous prétexte d'interprétation des tarifs de chemin de fer, suppléer à leur texte ; en conséquence, lorsque, sur un réseau, existe une taxe applicable à la ligne principale et une autre taxe plus élevée pour une section spéciale, le prix des transports qui empruntent ces deux lignes doit être réglé par la combinaison des deux tarifs, en appliquant à chaque partie du transport le prix afférent à chacune d'elles. — Cass., 27 juillet 1869.

Contraventions aux tarifs. — Les expéditeurs, aussi bien que les compagnies de chemins de fer, sont soumis aux prescriptions des règlements administratifs légalement pris en matière de tarifs. Les peines de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 sont encourues par la violation des arrêtés que l'ordonnance du 15 novembre 1846, art. 79, autorise le ministre des travaux publics à prendre pour l'exploitation, c'est-à-dire pour le transport même des marchandises, et notamment pour les déclarations par l'expéditeur de la valeur réelle des finances à transporter. — Cass., 23 juin 1864, ou pour les déclarations relatives à la nature des marchandises. — Cass., 12 mars 1875.

VII. — Contrôle des chemins de fer.

L'administration contrôle la construction, l'entretien, l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer. Les frais de contrôle et de surveillance sont remboursés par les compagnies.

Le contrôle de la construction est donné aux ingénieurs du service ordinaire des ponts et chaussées dans les départements traversés

par les lignes ou sections de lignes à construire.

Le contrôle de l'entretien et de l'exploitation technique est exercé par les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, assistés par des conducteurs et des gardes mines, et par les commissaires de surveillance administrative; le contrôle de l'exploitation commerciale est exercé par des inspecteurs spéciaux et par les commissaires de surveillance administrative.

A la tête de chaque grand réseau est placé un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines qui dirige tout le service.

Nous n'avons pas à commenter les lois et règlements relatifs au contrôle; il nous suffira de les reproduire.

Loi du 27 février 1850, relative aux commissaires préposés à la surveillance des chemins de fer.

Art. 1. — Les commissaires et sous-commissaires spécialement préposés à la surveillance des chemins de fer sont nommés par le ministre des travaux publics.

Art. 2. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions et le mode de leur nomination et de leur avancement.

Art. 3. — Ils ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire.

Art. 4. — Ils sont en cette qualité, sous la surveillance du procureur de la République, et lui adressent directement leurs procès-verbaux.

Néanmoins, ils adressent aux ingénieurs, sous les ordres desquels ils continuent à exercer leurs fonctions, les procès-verbaux qui constatent les contraventions à la grande voirie, et en double original aux procureurs de la République et aux ingénieurs, ceux qui constatent des infractions aux règlements de l'exploitation.

Dans la huitaine du jour où ils auront reçu les procès-verbaux constatant des infractions aux règlements de l'exploitation, les ingénieurs transmettront au procureur de la République leurs observations sur ces procès-verbaux.

Dans le même délai ils transmettront au préfet les procès-verbaux qui auront été dressés pour contravention à la grande voirie.

Arrêté du ministre des travaux publics du 15 avril 1850. — *Attributions des différents fonctionnaires préposés au contrôle et à la surveillance des chemins de fer.*

Le ministre des travaux publics,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Vu la loi du 27 février 1850 sur les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer;

Vu l'avis de la commission centrale des chemins de fer, en date du 27 octobre 1848;

Arrête ce qui suit :

Art. 1. — Le contrôle et la surveillance des chemins de fer exploités par les compagnies sont exercés directement par le ministre des travaux publics, pour tout ce qui concerne le service de l'exploitation proprement dite, l'ensemble de la circulation, les mesures générales de police et de sûreté, l'application des tarifs, la surveillance des opérations commerciales et les mesures générales d'intérêt public.

Art. 2. — Les mesures d'intérêt local concernant la conservation des bâtiments, ouvrages d'art, terrassements et clôtures, des abords des gares et stations, des passages à niveau, des ponts, rivières ou canaux traversant les chemins de fer, y compris la police des cours dépendant des stations, et en général toutes les questions relatives à l'exécution des titres I et II de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, sont dans les attributions des préfets des départements traversés.

Chaque préfet prend, en outre, dans l'étendue de son département, les mesures nécessaires pour rendre exécutoires les règlements et instructions ministérielles concernant le public.

Art. 3. — Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines, chargés du contrôle et de la surveillance des chemins de fer, adressent directement leurs rapports et leurs propositions au ministre, pour tout ce qui concerne l'exploitation proprement dite, comprenant l'exploitation commerciale et technique, la traction, l'entretien du matériel, les signaux, la surveillance et l'entretien de la voie.

Ils correspondent avec les préfets des départements traversés, pour toutes les affaires qui se rattachent au premier paragraphe de l'art. 2 ci-dessus. Ils leur adressent leurs rapports et leurs propositions, et surveillent l'exécution de leurs arrêtés.

Art. 4. — Le contrôle et la surveillance s'exercent, sous les ordres des ingénieurs en chef : 1° pour le service d'entretien des terrassements et ouvrages de toute nature, de la voie de fer, du matériel, et pour le service de l'exploitation technique, par les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs et gardes-mines placés sous leurs ordres; 2° pour la vérification des tarifs, la surveillance des opérations commerciales,

ainsi que pour l'établissement de la statistique des recettes et dépenses et du mouvement de la circulation, par les inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Art. 5. — Les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative sont chargés de surveiller les détails de l'exploitation technique et commerciale; ils sont placés sous les ordres des ingénieurs ordinaires et des inspecteurs de l'exploitation commerciale et correspondent avec eux pour ce qui concerne leurs attributions respectives.

Ils résident dans les gares ou stations qui leur sont assignées et où un local leur est réservé; ils constatent les crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et dans leurs dépendances, ainsi que les infractions aux règlements d'exploitation, par des procès-verbaux dressés conformément aux dispositions de la loi du 27 février 1850.

Art. 6. — Sont et demeurent rapportées les décisions précédentes par lesquelles la surveillance administrative à exercer sur divers chemins de fer a été centralisée entre les mains de l'un des préfets des départements traversés.

Décret du 26 juillet 1852.

Inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Art. 1. — Les inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer exercent, sous la direction des ingénieurs en chef chargés du service de contrôle des chemins de fer, la surveillance de l'exploitation commerciale et des opérations financières des compagnies concessionnaires.

Ils sont spécialement chargés: de vérifier les propositions des compagnies touchant l'application ou la modification des tarifs, la perception des taxes et des frais accessoires, les conventions et traités passés par les compagnies avec les expéditeurs ou entrepreneurs de transports; de constater le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation, etc.

Ils sont consultés sur la fixation des heures de départ et d'arrivée des convois, sur l'organisation du service des trains et sur les règlements de service et d'exploitation des compagnies toutes les fois que les dispositions de ces règlements se rapportent à des objets placés dans leurs attributions.

Art. 2. — Les inspecteurs de l'exploitation commerciale sont divisés en deux grades :

Inspecteurs principaux,

Inspecteurs particuliers.

Les inspecteurs principaux centralisent les affaires et coordonnent les documents statistiques pour l'ensemble des lignes de chemins de fer auxquelles ils sont attachés.

Les inspecteurs particuliers correspondent avec les inspecteurs principaux et sont placés sous leur direction immédiate.

Les inspecteurs principaux et particuliers ont sous leurs ordres, pour tout ce qui concerne les détails de leur service, les commissaires et les sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.

Art. 3. — Le traitement des inspecteurs principaux et particuliers est fixé ainsi qu'il suit :

Inspecteurs principaux.. 5,000 fr. par an.

Inspecteurs particuliers.. 4,000 fr. —

Il leur est accordé, en outre, pour frais de tournée et de bureau, une indemnité qui est fixée par un règlement particulier.

Art. 4. — Les inspecteurs principaux sont pris parmi les inspecteurs particuliers ayant deux années, au moins, de service en cette qualité ou parmi les fonctionnaires de l'ordre civil et militaire comptant la même durée de service.

Art. 5. — Les inspecteurs principaux et particuliers sont nommés et révoqués par le ministre des travaux publics.

Leur nombre est réglé d'après les besoins du service et les allocations du budget.

Décret du 22 février 1855. — Le décret du 22 février 1855 a créé un service spécial de surveillance, comprenant des commissaires et inspecteurs de police, attachés à des lignes entières.

Circulaire du ministre des travaux publics du 1er septembre 1866.

Tenue des bureaux des ingénieurs, inspecteurs et commissaires.

Monsieur le préfet, la tenue des bureaux des ingénieurs, des inspecteurs de l'exploitation commerciale et des commissaires de surveillance administrative préposés au contrôle des chemins de fer, n'a pas fait l'objet, jusqu'à présent, d'une organisation uniforme. Plusieurs chefs de service ont proposé d'appliquer à ces bureaux quelques-unes des prescriptions du règlement du 28 juillet 1852 sur la tenue des bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées; mais il y avait un choix à faire dans ces prescriptions, et il pouvait se rencontrer des lacunes à combler et des modifications à introduire; il fallait, en outre, éviter de statuer isolément pour ne pas créer des différences entre des services placés dans des conditions identiques. J'ai chargé, pour ces motifs, une commission spéciale d'étudier les divers systèmes actuellement en usage dans les services de contrôle de chemins de fer, et de rechercher les mesures qui pourraient être utilement adoptées. J'ai fait moi-même un examen attentif de la question, et je vais in-

diquer ci-après les règles qu'il conviendra de suivre à l'avenir.

1° *Bureaux des ingénieurs.* — Les services de contrôle de l'exploitation des chemins de fer sont placés sous des conditions particulières qui ne permettent pas de leur appliquer indistinctement toutes les prescriptions de l'instruction du 28 juillet 1852, concernant les bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées. On ne saurait mieux faire, toutefois, que de s'en tenir, dans la plupart des cas, aux dispositions de cette instruction, sauf à opérer les changements commandés par la nature du service.

Il devra exister, dans chaque bureau d'ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, un registre d'ordre A, conforme, pour les ingénieurs en chef, au modèle n° 1, et pour les ingénieurs ordinaires, au modèle n° 10, annexés à l'instruction du 28 juillet 1852. Ce registre, indispensable pour la régularité des écritures, existe déjà dans plusieurs services de contrôle; mais il a été quelquefois subdivisé en deux, l'un pour l'entrée, l'autre pour la sortie des affaires. Cette complication est peu utile.

La circulaire du 28 juillet 1852 ne détermine pas d'une manière fixe la classification à établir sur les répertoires. Elle laisse aux ingénieurs le soin d'adopter la plus simple et la plus appropriée à la nature du service. La même latitude serait laissée aux ingénieurs du contrôle. Je joins, toutefois, à la présente circulaire, un modèle de nomenclature (formule n° 1), qui est déjà employé dans plusieurs services, et qui pourra être utilement consulté comme paraissant répondre à tous les besoins.

Les registres modèles 3 et 12, 4 et 14 de l'instruction de 1852 (contraventions à la police de la grande voirie, usines, irrigations, etc.), ne sauraient concerner le service du contrôle; ils sont remplacés par le registre des accidents, prescrit par la circulaire du 6 février 1857.

Il existe dans les archives des services de contrôle de l'exploitation un assez grand nombre de pièces qui, se rapportant à des faits essentiellement temporaires, deviennent inutiles après un certain laps de temps. Les chefs de service sont à même d'apprécier quelles sont les pièces qu'il importe de conserver, et ils ont la faculté d'introduire dans la tenue de leurs inventaires et de ceux des ingénieurs ordinaires les simplifications compatibles avec la régularité du service, et dont l'expérience démontrerait l'utilité.

Il ne saurait y avoir aucune innovation à introduire, en ce qui concerne l'emploi des timbres, les notes pour le personnel, les registres matricules et leurs extraits, les états d'affaires en retard, chemises de dossiers et toutes les formules qui peuvent s'approprier aux services de contrôle. On se conformera, en conséquence, aux dispositions de l'instruction du 28 juillet 1852 (art. 5, 14 et 16, modèles n°s 6, 7, 9 et 18). Il n'y a pas lieu non plus de rendre obligatoires les registres de tournées des ingénieurs, en usage dans le service des ponts et chaussées (art. 7 et 15 de l'instruction, modèle n° 8). Les indications de ce registre feraient double emploi avec les renseignements consignés dans les rapports mensuels prescrits par la circulaire du 19 juillet 1854. La tenue de ces registres sera donc facultative.

2° *Bureaux des inspecteurs de l'exploitation commerciale.* — Les bureaux des inspecteurs principaux et particuliers ne nécessitent pas une tenue aussi compliquée. Il suffira d'un registre d'entrée et de sortie, d'un répertoire et d'un inventaire. Ces registres seront dressés conformément aux indications de l'instruction du 28 juillet 1852. La seule modification à apporter consistera à substituer le titre d'*inspecteur principal* ou *particulier* à celui d'*ingénieur en chef* ou *ordinaire*.

3° *Bureaux des commissaires de surveillance administrative.* — Une circulaire du 12 août 1851 a prescrit la tenue dans les bureaux des commissaires de surveillance, de deux registres, l'un d'entrée et de sortie, l'autre de correspondances et, en outre, d'un inventaire des archives et objets appartenant à l'Etat. La disposition de ces registres n'ayant pas été bien déterminée, j'ai fait préparer les formules ci-jointes (modèles 2, 3, 4), qui paraissent réunir toutes les conditions nécessaires de simplicité et de clarté.

Les archives des bureaux des commissaires devront être classées d'après quatre divisions désignées sous les titres de: 1° *Service général;* 2° *Exploitation technique;* 3° *Service de la voie et des travaux d'art;* 4° *Exploitation commerciale.* Il n'y aura pas lieu d'établir d'inventaire spécial pour chacune de ces divisions, ni de dossier destiné à recevoir les pièces inutiles; on évitera ainsi une cause de complications sans porter préjudice à la régularité du service.

Lorsque plusieurs commissaires sont attachés à un même bureau, chacun d'eux pourra être astreint à tenir un carnet. Cette formalité peut, dans certains cas, présenter quelque avantage; je crois, toutefois, devoir laisser aux chefs de service le soin d'en apprécier l'opportunité et d'arrêter la formule du carnet.

Telles sont, monsieur le préfet, les dispositions auxquelles il conviendra de se conformer à l'avenir pour la tenue des bureaux des ingénieurs, inspecteurs et commissaires de l'exploitation des chemins de fer, et qui de-

vront être appliquées, au plus tard, à partir du 1er janvier 1867. Les formules dont l'usage est prescrit seront imprimées par les soins de MM. les ingénieurs en chef, d'après les modèles déterminés; quant aux frais d'impression, ils seront imputés sur les fonds de contrôle et de surveillance des chemins de fer concédés, et acquittés dans la forme en usage pour les dépenses de cette nature.

Décret du 21 mai 1879, *modifiant celui du* 15 *février* 1868, *qui place le service du contrôle sous la direction d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines.*

Le président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'art. 9 de la loi du 11 juin 1842, portant : « Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances; »

Vu la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Vu l'arrêté ministériel du 15 avril 1850, concernant le contrôle et la surveillance des voies ferrées;

Vu le décret du 15 février 1868, plaçant le service du contrôle et de la surveillance des chemins de fer sous la direction d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1. — L'inspection du service du contrôle et de la surveillance des chemins de fer en exploitation est placée dans les attributions des inspecteurs généraux appartenant, soit au corps des ponts et chaussées, soit au corps des mines.

Art. 2. — Le service de ce contrôle est réparti entre les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines et les inspecteurs de l'exploitation commerciale, dont l'inspecteur général du contrôle centralise le travail.

Art. 3. — L'inspecteur général des ponts et chaussées, chargé d'un contrôle d'exploitation, est membre du conseil général des ponts et chaussées au même titre que ses collègues de la même classe appelés à faire partie de cette assemblée. Pour les affaires concernant son propre service, il siège, en outre, avec voix consultative, dans le conseil général des mines.

Art. 4. — L'inspecteur général des mines chargé d'un contrôle d'exploitation est membre du conseil général des mines au même titre que ses collègues de la même classe, appelés à faire partie de cette assemblée. Pour les affaires concernant son propre service, il siège, avec voix consultative, dans le conseil général des ponts et chaussées.

Art. 5. — Les inspecteurs généraux du contrôle siègent avec voix délibérative, pour les affaires concernant leur service, dans le comité consultatif des chemins de fer.

Art. 6. — Les inspecteurs généraux du contrôle adressent au ministre des travaux publics des rapports annuels ayant pour objet de rendre compte de la situation du service et de constater notamment :

L'état de la voie;

L'état du matériel fixe et du matériel roulant;

Le nombre des agents attachés au service de la voie, du mouvement et de la traction, ainsi que l'exécution des règlements relatifs au personnel;

Les causes et les circonstances des accidents survenus pendant l'année;

Les progrès de l'exploitation technique.

Art. 7. — Ces rapports sont soumis au conseil général des ponts et chaussées, au conseil général des mines, au comité consultatif des chemins de fer et au comité de l'exploitation technique, qui donnent, chacun pour ce qui le concerne, leur avis sur les diverses parties du service.

Ces rapports, s'il y a lieu, et les avis dont ils ont été l'objet sont insérés au *Journal officiel.*

4° Instruction des projets de construction des chemins de fer. — *Circulaire du ministre des travaux publics du* 21 *février* 1877.

Monsieur le préfet, mon attention a été à plusieurs reprises appelée sur la divergence qui existe dans la manière de procéder de MM. les ingénieurs des services de contrôle pour l'examen des projets de chemins de fer présentés par les compagnies concessionnaires; d'un autre côté, j'ai reconnu que les instructions qui leur avaient été données précédemment entraînaient fréquemment d'assez longs retards de nature à soulever des réclamations fondées.

Dans cette situation, j'ai chargé une commission spéciale prise dans le conseil général des ponts et chaussées d'étudier les mesures qu'il pourrait être utile de prendre pour amener plus d'unité et de rapidité dans les travaux de ces services.

Sur le rapport de cette commission, le conseil général des ponts et chaussées a proposé un ensemble de prescriptions qui m'ont paru répondre aux intentions de l'administration, et auxquelles j'ai donné mon approbation.

Voici, monsieur le préfet, ces dispositions :

I. — Présentation des projets.

Toutes les pièces doivent être revêtues de la signature d'un directeur, administrateur ou délégué ayant qualité pour engager la compagnie.

II. — Composition des dossiers.

1° *Projets de tracé et de terrassements.* — Les dossiers à produire devront être exactement composés suivant les prescriptions de l'art. 5 du cahier des charges.

2° *Projets relatifs au nombre et à l'emplacement des stations.* — Les compagnies se conformeront aux prescriptions de la circulaire ministérielle du 25 janvier 1854. Les chemins d'accès aux stations seront indiqués sur les plans et définis dans la notice à l'appui.

3° *Dossiers destinés à l'enquête du titre II.* — Indépendamment d'une notice explicative, les plans et états parcellaires seront toujours accompagnés, à titre de renseignements, du plan général, à l'échelle de 1/10000, du profil en long et d'un tableau indicatif des ouvrages de toute nature destinés à assurer le maintien des communications et l'écoulement des eaux.

III. — Vérification des plans parcellaires.

Les arrêtés préfectoraux ordonnant l'ouverture des enquêtes prescrites par le titre II de la loi du 3 mai 1841 ne devront jamais être pris avant que l'ingénieur en chef du contrôle ait été mis en mesure de s'assurer que les plans parcellaires sont conformes au tracé approuvé. Dans le cas où il n'en serait pas ainsi, les modifications proposées par la compagnie seront soumises préalablement à l'approbation de l'administration supérieure.

IV. — Dépôt des plans parcellaires.

Le délai pendant lequel le plan parcellaire reste déposé à la mairie, conformément aux art. 5 et 6 de la loi du 3 mai 1841, est de huit jours pleins, dans lesquels ne sont compris ni le jour de l'avertissement donné aux parties intéressées, ni le jour de la clôture du procès-verbal d'enquête.

V. — Avis a donner aux services publics.

Ampliation des arrêtés ordonnant l'ouverture des enquêtes parcellaires sera adressée par le préfet aux ingénieurs en chef des différents services intéressés dans l'exécution du chemin de fer, ainsi qu'à l'agent voyer en chef du service vicinal et, s'il y a lieu, à l'inspecteur des forêts, au cas où la voie ferrée devrait traverser des forêts de l'Etat ou des bois communaux dont l'exploitation pourrait être modifiée par les travaux.

VI. — Changements proposés par la commission d'enquête.

Toutes les fois que la commission d'enquête aura proposé d'apporter aux dispositions des plans parcellaires un changement quelconque ayant pour conséquence de faire comprendre de nouveaux terrains dans l'expropriation, il devra être procédé à l'enquête supplémentaire prescrite par l'art. 10 de la loi du 3 mai 1841. Les modifications consenties par la compagnie seront immédiatement introduites à l'encre bleue sur les plans parcellaires ; celles auxquelles la compagnie n'aurait pas donné son adhésion, ainsi que les nouvelles dispositions dont le service du contrôle croirait devoir prendre l'initiative lors de l'examen du dossier, seront simplement indiquées sur des feuilles de retombe.

VII. — Arrêtés de cessibilité.

L'arrêté de cessibilité que le préfet est autorisé à prendre directement lorsqu'un accord complet s'est établi entre la commission d'enquête et la compagnie doit, dans tous les cas, être rendu sur la proposition de l'ingénieur en chef du contrôle, et non sur une demande directe de la compagnie.

VIII. — Occupation temporaire de terrains.

L'avis préalable de ce chef de service est également nécessaire dans le cas d'occupation temporaire de terrains.

IX. — Examen des projets.

Les ingénieurs du contrôle auront notamment à examiner :

Si le projet de tracé et des terrassements satisfait dans son ensemble aux indications générales du décret de concession, ainsi qu'aux prescriptions du cahier des charges, notamment en ce qui concerne l'inclinaison des pentes et rampes, les rayons des courbes, la longueur des alignements droits entre deux courbes consécutives en sens contraire et celles des parties horizontales entre deux fortes déclivités versant leurs eaux vers le même point, les largeurs des profils en travers, si les paliers pour les stations prévues sont convenablement ménagés, si les intérêts des différents services publics paraissent sauvegardés dans une juste mesure ;

Si le nombre et les emplacements des stations définitivement proposées à la suite de l'enquête spéciale prescrite par la circulaire ministérielle du 25 janvier 1854 paraissent devoir donner une satisfaction suffisante aux

intérêts industriels et commerciaux de la contrée; si l'accès des gares est assuré dans de bonnes conditions, toutes réserves demeurant d'ailleurs faites quant aux dispositions de détail des voies d'accès, quais et bâtiments des stations;

Si les ouvrages indiqués sur les plans parcellaires pour le rétablissement des communications et l'écoulement des eaux sont en nombre suffisant, et s'ils présentent des ouvertures et des débouchés convenables, les détails de ces ouvrages ne devant d'ailleurs être approuvés définitivement qu'après la production de projets spéciaux et sur le vu des procès-verbaux des conférences avec les services intéressés;

Si les projets des ouvrages d'art présentent les dimensions fixées par le cahier des charges, s'ils assurent toute garantie de stabilité, et s'ils n'offrent rien de défectueux au point de vue de l'art; si, en particulier, le travail des différentes parties des ouvrages métalliques demeure renfermé dans les limites réglementaires.

X. — Conférence avec les services publics.

1° *Projets à exécuter dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des enceintes fortifiées.* — Ces projets feront l'objet de conférences mixtes auxquelles il sera procédé dans les formes réglées par le décret du 16 août 1853.

2° *Projets intéressant les différents services des ponts et chaussées.* — Conformément à la circulaire ministérielle du 12 juin 1850, tout projet intéressant plusieurs services dépendant de l'administration des ponts et chaussées devra faire l'objet d'une conférence préalable entre les ingénieurs ordinaires des services intéressés; le procès-verbal de cette conférence sera visé par les ingénieurs en chef de ces services et revêtu de leur avis respectif.

3° *Projets intéressant le service vicinal.* — L'ingénieur en chef du contrôle adressera au préfet les projets intéressant le service vicinal, afin que ce magistrat puisse provoquer les observations de l'agent voyer en chef; ces projets seront ensuite renvoyés à l'ingénieur en chef du contrôle avec les observations auxquelles ils auront pu donner lieu de la part du service vicinal.

Après l'accomplissement des formalités mentionnées aux deux paragraphes précédents (2° et 3°), l'ingénieur en chef du contrôle adressera le dossier général au préfet, en y joignant son avis personnel sur les différentes questions soulevées dans l'instruction et ses propositions définitives, pour le tout être transmis, par les soins de ce magistrat, à l'administration supérieure.

XI. — Réception et remise des travaux.

Les procès-verbaux des épreuves des ouvrages métalliques seront adressés directement au ministre des travaux publics par l'ingénieur en chef du contrôle. Ils devront faire connaître en détail de quelle manière il a été procédé à ces épreuves et comment se sont comportées pendant et après les dites épreuves les différentes parties de la construction.

Il sera procédé, sur la demande de la compagnie, au récolement et à la remise aux différents services intéressés des routes, chemins et cours d'eau déviés ou modifiés par suite de l'exécution du chemin de fer. Cette opération sera dirigée par l'ingénieur en chef du contrôle ou par l'un des ingénieurs sous ses ordres délégué à cet effet. La reconnaissance des travaux sera faite en présence des représentants de la compagnie, par les représentants des services qui doivent accepter les ouvrages et demeurer chargés de leur entretien, notamment:

Pour les routes nationales et départementales et pour les travaux intéressant la navigation, par les ingénieurs chargés de ces services;

Pour les chemins de grande communication, par les agents-voyers;

Pour les chemins vicinaux et ruraux, par les maires des communes intéressées, assistés, s'il y a lieu, des agents voyers;

Pour les travaux intéressant les syndicats, par les directeurs de ces associations.

Les procès-verbaux de reconnaissance et de remise des travaux exécutés seront rédigés en triple expédition dont l'une sera destinée à la compagnie, l'autre au chef du service intéressé, et la troisième à l'ingénieur en chef du contrôle.

XII. — Composition des archives.

Les divers documents que l'ingénieur en chef du contrôle de la construction remettra au service du contrôle de l'exploitation, après l'achèvement des travaux, comprendront essentiellement, en outre des projets approuvés, une expédition des plans parcellaires certifiée conforme aux pièces officielles qui ont servi de base à l'arrêté de cessibilité et au jugement d'expropriation.

J'envoie, monsieur le préfet, une ampliation de ces instructions à MM. les ingénieurs du contrôle et aux compagnies de chemins de fer. Je vous prie de vouloir bien tenir la main à ce que les prescriptions qui y sont contenues soient strictement observées, et à ce que les affaires soient expédiées le plus promptement possible.

Erreurs dans l'application des tarifs. — Les cahiers des charges ainsi que les tarifs dûment approuvés et publiés ont force de loi; ils sont obligatoires pour et contre les compagnies concessionnaires, sans qu'elles puissent y déroger par aucune convention expresse ou tacite.

Il s'ensuit que lesdites compagnies ont le droit et même le devoir, nonobstant toutes stipulations contraires, de rectifier les erreurs de tarification qui ont pu être commises à leur préjudice ou à leur profit dans les lettres de voiture, relativement au prix des transports qui leur sont confiés. — Cass., 15 novembre 1876.

Les juges ne peuvent condamner la compagnie à des dommages-intérêts au profit du destinataire comme compensation à l'erreur commise, laquelle est commune aux deux parties, puisque les tarifs ayant force de loi, sont présumés de droit connus de tous les intéressés. — Cass., 16 mars 1869.

Allongement de parcours causé par force majeure. — Il est dû un supplément de taxe à une compagnie de chemin de fer qu'un évènement de force majeure oblige à dévier de la voie directe et à suivre un parcours plus prolongé. — Cass., 21 décembre 1874.

Les tarifs différentiels qui régissent certains transports de marchandises accomplis par les voies ferrées ne peuvent être étendus par analogie à des parcours autres que ceux pour lesquels ils ont été expressément établis. En conséquence, si un évènement de force majeure rend momentanément impraticable un trajet pour lequel il existe un tarif spécial, le propriétaire des marchandises se trouve sans droit pour réclamer l'application de ce tarif au trajet détourné que la marchandise a réellement suivi. Et cela, quand même il offrirait un supplément de prix, calculé sur la base du tarif spécial, et proportionnel à l'allongement du parcours. — Cass., 5 mai 1874.

Objets non dénommés aux tarifs, meubles. — Les meubles ne peuvent être compris parmi les objets manufacturés, dont l'indication est faite dans l'art. 42 du cahier des charges de la compagnie du Midi, annexé à la loi du 21 juillet 1856, et, dès lors, ils ne sont pas affranchis de la surtaxe. — Cass., 16 août 1864.

Transport de masse indivisible. — Un fût de vin du poids de 9,338 kilogrammes doit être considéré comme une masse indivisible, et, par suite, son transport sur le chemin de fer de Paris à Lyon doit être tarifé par l'art. 12 du tarif général de cette compagnie sur les transports à petite vitesse, qui établit des augmentations de taxe pour le transport des marchandises indivisibles excédant un certain poids. — Cass., 31 décembre 1873.

Les tarifs spéciaux ne peuvent être étendus par assimilation. — Le bénéfice du tarif pour le transport à prix réduit des rouenneries à destination de l'Algérie, de l'Italie ou autres pays d'outre-mer, ne saurait être étendu à tous les tissus fabriqués à Rouen. Il ne s'applique qu'aux tissus confectionnés avec des écheveaux teints à l'avance et que le tisserand mélange sur son métier d'après le dessin qui lui a été donné. — Cass., 3 décembre 1873.

Les tarifs de faveur sont interdits. — Une compagnie de chemin de fer peut, par un traité particulier, accorder à une entreprise une réduction sur les tarifs en vigueur, pourvu que la réduction consentie soit susceptible d'être étendue par l'administration à tous les autres expéditeurs. Mais lorsque la réduction est stipulée, même sur les tarifs futurs, de manière à assurer à un expéditeur un privilège permanent et exclusivement personnel qui rendrait sans effet les abaissements généraux de taxes que l'administration pourrait prescrire, le traité doit être annulé comme contraire au principe d'égalité, base essentielle des conditions du transport sur les chemins de fer. — Cass., 6 août 1861.

Les étrangers ont, comme les nationaux, le droit d'invoquer les dispositions insérées dans les cahiers des charges des compagnies de chemins de fer, à l'effet de protéger le commerce. Une compagnie de chemin de fer, qui achète, dans un but de spéculation, des quantités considérables de charbon pour les revendre, par l'entremise d'un commissionnaire, à des acheteurs déterminés, sur le parcours de sa ligne, contrevient aux dispositions du cahier des charges des chemins de fer, s'il résulte des faits constatés que la revente a lieu avec des réductions de prix sur le tarif ordinaire des transports, de manière à faire ainsi une concurrence nuisible au commerce libre. Il en est ainsi alors même qu'une grande partie des charbons achetés par la compagnie servirait au chauffage de ses machines, et qu'elle ne revendrait que ceux impropres à son service. En conséquence, l'action en dommages-intérêts dirigée dans ce cas par des tiers qui ont souffert un préjudice de cette concession est recevable, aux termes des art. 48 du cahier des charges et 1382 du Code Napoléon. L'arrêt qui, dans ces circonstances, fait défense à la compagnie de continuer ce commerce, ne prononce pas par voie de disposition générale et réglementaire. — Cass., 5 juillet 1865.

Frais de magasinage. — La décision par laquelle le ministre des finances refuse d'appliquer aux objets abandonnés dans les gares et stations d'un chemin de fer les prix fixés au tarif pour frais de magasinage, n'est pas attaquable par la voie contentieuse, mais ne fait pas obstacle à ce que la compagnie porte sa

réclamation devant l'autorité compétente. — 30 novembre 1854.

Les frais de magasinage que les compagnies de chemin de fer sont autorisées à percevoir sur les marchandises adressées en gare et qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans le délai réglementaire, ne sont dus qu'autant que la marchandise est parvenue à sa destination. Ils ne le sont pas si la marchandise s'arrête en cours de voyage, dans une gare intermédiaire, ce stationnement eût-il pour cause une force majeure non imputable au voiturier. — Cass., 14 janvier 1874.

Le droit de magasinage est dû lorsque les marchandises expédiées en gare ne sont pas enlevées dans les délais règlementaires, pour quelque cause que ce soit. C'est donc à tort qu'un jugement, sous le prétexte qu'un cas de force majeure, dont il ne relève d'ailleurs aucune preuve, aurait empêché l'enlèvement des marchandises, a décidé que les droits de magasinage n'étaient pas dus à la compagnie. — Cass., 20 août 1873.

Les tribunaux ne peuvent pas substituer aux droits de magasinage établis par les tarifs des chemins de fer une somme qu'ils fixeraient à forfait. Ils se prévaudraient vainement, pour le faire, de ce que dans la cause la compagnie n'aurait été qu'un commissionnaire ordinaire. Cette qualification ne peut jamais être appliquée à une compagnie de chemin de fer, dont le monopole est réglé par des tarifs qui sont sa loi comme celle du public. — Cass., 13 mai 1874.

Réduction des tarifs pour le service de la guerre. — Les réductions de tarif stipulées dans le cahier des charges des compagnies de chemins de fer ne s'appliquent pas aux ouvriers immatriculés, à l'examinateur de classement de l'école navale, aux voitures régimentaires, aux voitures de cantinières, aux canons, caissons, prolonges et approvisionnements, aux chevaux non accompagnés, aux militaires ou marins porteurs d'une feuille de route périmée. La feuille de route donne droit à la réduction du tarif pour tous les changements de direction qui y sont indiqués, pourvu qu'il soit constaté que c'est en vertu des ordres ou de l'autorisation de l'autorité militaire que les changements de direction ont lieu. Les frais accessoires de chargement et de déchargement des chevaux, voitures et bagages des troupes voyageant en corps ne doivent pas être réduits au quart du prix fixé pour le public en raison du concours donné par les militaires ou les marins à ces opérations. — L'état est tenu à payer la moitié du tarif dans le cas où une compagnie invitée à mettre tous ses moyens de transport à la disposition du gouvernement n'a pas, après avoir satisfait aux exigences de la réquisition, interrompu complètement les services ordinaires. — 26 août 1865.

Les contestations relatives aux tarifs relèvent des tribunaux civils. — Le jugement des contestations relatives à la perception des tarifs de transport sur les chemins de fer autorisés par décision ministérielle a lieu comme en matière d'impôts indirects. C'est en conséquence à l'autorité judiciaire qu'il appartient de prononcer. — 17 avril 1866.

Lorsque des tarifs ont été régulièrement approuvés par l'autorité administrative, il n'est pas permis aux tribunaux d'en refuser l'application, sous le prétexte que la compagnie de chemin de fer aurait volontairement abaissé ces tarifs et qu'il ne lui serait pas permis de les relever sans une nouvelle approbation administrative. — Cass., 18 décembre 1867.

Les tribunaux ne peuvent refuser d'appliquer un tarif sous prétexte d'insuffisance dans sa publication, si cette publication a eu lieu dans les termes prescrits par un arrêté ministériel pris en exécution de l'ordonnance du 15 novembre 1846. — Cass., 31 décembre 1866.

Les tribunaux ne peuvent, sous prétexte d'interprétation des tarifs de chemin de fer, suppléer à leur texte; en conséquence, lorsque, sur un réseau, existe une taxe applicable à la ligne principale et une autre taxe plus élevée pour une section spéciale, le prix des transports qui empruntent ces deux lignes doit être réglé par la combinaison des deux tarifs, en appliquant à chaque partie du transport le prix afférent à chacune d'elles. — Cass., 27 juillet 1869.

Contraventions aux tarifs. — Les expéditeurs, aussi bien que les compagnies de chemins de fer, sont soumis aux prescriptions des règlements administratifs légalement pris en matière de tarifs. Les peines de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 sont encourues par la violation des arrêtés que l'ordonnance du 15 novembre 1846, art. 79, autorise le ministre des travaux publics à prendre pour l'exploitation, c'est-à-dire pour le transport même des marchandises, et notamment pour les déclarations par l'expéditeur de la valeur réelle des finances à transporter. — Cass., 23 juin 1864, ou pour les déclarations relatives à la nature des marchandises. — Cass., 12 mars 1875.

VII. — Contrôle des chemins de fer.

L'administration contrôle la construction, l'entretien, l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer. Les frais de contrôle et de surveillance sont remboursés par les compagnies.

Le contrôle de la construction est donné aux ingénieurs du service ordinaire des ponts et chaussées dans les départements traversés

Erreurs dans l'application des tarifs. — Les cahiers des charges ainsi que les tarifs dûment approuvés et publiés ont force de loi; ils sont obligatoires pour et contre les compagnies concessionnaires, sans qu'elles puissent y déroger par aucune convention expresse ou tacite.

Il s'ensuit que lesdites compagnies ont le droit et même le devoir, nonobstant toutes stipulations contraires, de rectifier les erreurs de tarification qui ont pu être commises à leur préjudice ou à leur profit dans les lettres de voiture, relativement au prix des transports qui leur sont confiés. — Cass., 15 novembre 1876.

Les juges ne peuvent condamner la compagnie à des dommages-intérêts au profit du destinataire comme compensation à l'erreur commise, laquelle est commune aux deux parties, puisque les tarifs ayant force de loi, sont présumés de droit connus de tous les intéressés. — Cass., 16 mars 1869.

Allongement de parcours causé par force majeure. — Il est dû un supplément de taxe à une compagnie de chemin de fer qu'un événement de force majeure oblige à dévier de la voie directe et à suivre un parcours plus prolongé. — Cass., 21 décembre 1874.

Les tarifs différentiels qui régissent certains transports de marchandises accomplis par les voies ferrées ne peuvent être étendus par analogie à des parcours autres que ceux pour lesquels ils ont été expressément établis. En conséquence, si un événement de force majeure rend momentanément impraticable un trajet pour lequel il existe un tarif spécial, le propriétaire des marchandises se trouve sans droit pour réclamer l'application de ce tarif au trajet détourné que la marchandise a réellement suivi. Et cela, quand même il offrirait un supplément de prix, calculé sur la base du tarif spécial, et proportionnel à l'allongement du parcours. — Cass., 5 mai 1874.

Objets non dénommés aux tarifs, meubles. — Les meubles ne peuvent être compris parmi les objets manufacturés, dont l'indication est faite dans l'art. 42 du cahier des charges de la compagnie du Midi, annexé à la loi du 21 juillet 1856, et, dès lors, ils ne sont pas affranchis de la surtaxe. — Cass., 16 août 1864.

Transport de masse indivisible. — Un fût de vin du poids de 9,338 kilogrammes doit être considéré comme une masse indivisible, et, par suite, son transport sur le chemin de fer de Paris à Lyon doit être tarifé par l'art. 12 du tarif général de cette compagnie sur les transports à petite vitesse, qui établit des augmentations de taxe pour le transport des marchandises indivisibles excédant un certain poids. — Cass., 31 décembre 1873.

Les tarifs spéciaux ne peuvent être étendus par assimilation. — Le bénéfice du tarif pour le transport à prix réduit des rouenneries à destination de l'Algérie, de l'Italie ou autres pays d'outre-mer, ne saurait être étendu à tous les tissus fabriqués à Rouen. Il ne s'applique qu'aux tissus confectionnés avec des écheveaux teints à l'avance et que le tisserand mélange sur son métier d'après le dessin qui lui a été donné. — Cass., 3 décembre 1873.

Les tarifs de faveur sont interdits. — Une compagnie de chemin de fer peut, par un traité particulier, accorder à une entreprise une réduction sur les tarifs en vigueur, pourvu que la réduction consentie soit susceptible d'être étendue par l'administration à tous les autres expéditeurs. Mais lorsque la réduction est stipulée, même sur les tarifs futurs, de manière à assurer à un expéditeur un privilège permanent et exclusivement personnel qui rendrait sans effet les abaissements généraux de taxes que l'administration pourrait prescrire, le traité doit être annulé comme contraire au principe d'égalité, base essentielle des conditions du transport sur les chemins de fer. — Cass., 6 août 1861.

Les étrangers ont, comme les nationaux, le droit d'invoquer les dispositions insérées dans les cahiers des charges des compagnies de chemins de fer, à l'effet de protéger le commerce. Une compagnie de chemin de fer, qui achète, dans un but de spéculation, des quantités considérables de charbon pour les revendre, par l'entremise d'un commissionnaire, à des acheteurs déterminés, sur le parcours de sa ligne, contrevient aux dispositions du cahier des charges des chemins de fer, s'il résulte des faits constatés que la revente a lieu avec des réductions de prix sur le tarif ordinaire des transports, de manière à faire ainsi une concurrence nuisible au commerce libre. Il en est ainsi alors même qu'une grande partie des charbons achetés par la compagnie servirait au chauffage de ses machines, et qu'elle ne revendrait que ceux impropres à son service. En conséquence, l'action en dommages-intérêts dirigée dans ce cas par des tiers qui ont souffert un préjudice de cette concession est recevable, aux termes des art. 48 du cahier des charges et 1382 du Code Napoléon. L'arrêt qui, dans ces circonstances, fait défense à la compagnie de continuer ce commerce, ne prononce pas par voie de disposition générale et réglementaire. — Cass., 5 juillet 1865.

Frais de magasinage. — La décision par laquelle le ministre des finances refuse d'appliquer aux objets abandonnés dans les gares et stations d'un chemin de fer les prix fixés au tarif pour frais de magasinage, n'est pas attaquable par la voie contentieuse, mais ne fait pas obstacle à ce que la compagnie porte sa

réclamation devant l'autorité compétente. — 30 novembre 1854.

Les frais de magasinage que les compagnies de chemin de fer sont autorisées à percevoir sur les marchandises adressées en gare et qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans le délai réglementaire, ne sont dus qu'autant que la marchandise est parvenue à sa destination. Ils ne le sont pas si la marchandise s'arrête en cours de voyage, dans une gare intermédiaire, ce stationnement eût-il pour cause une force majeure non imputable au voiturier. — Cass., 14 janvier 1874.

Le droit de magasinage est dû lorsque les marchandises expédiées en gare ne sont pas enlevées dans les délais règlementaires, pour quelque cause que ce soit. C'est donc à tort qu'un jugement, sous le prétexte qu'un cas de force majeure, dont il ne relève d'ailleurs aucune preuve, aurait empêché l'enlèvement des marchandises, a décidé que les droits de magasinage n'étaient pas dus à la compagnie. — Cass., 20 août 1873.

Les tribunaux ne peuvent pas substituer aux droits de magasinage établis par les tarifs des chemins de fer une somme qu'ils fixeraient à forfait. Ils se prévaudraient vainement, pour le faire, de ce que dans la cause la compagnie n'aurait été qu'un commissionnaire ordinaire. Cette qualification ne peut jamais être appliquée à une compagnie de chemin de fer, dont le monopole est réglé par des tarifs qui sont sa loi comme celle du public. — Cass., 13 mai 1874.

Réduction des tarifs pour le service de la guerre. — Les réductions de tarif stipulées dans le cahier des charges des compagnies de chemins de fer ne s'appliquent pas aux ouvriers immatriculés, à l'examinateur de classement de l'école navale, aux voitures régimentaires, aux voitures de cantinières, aux canons, caissons, prolonges et approvisionnements, aux chevaux non accompagnés, aux militaires ou marins porteurs d'une feuille de route périmée. La feuille de route donne droit à la réduction du tarif pour tous les changements de direction qui y sont indiqués, pourvu qu'il soit constaté que c'est en vertu des ordres ou de l'autorisation de l'autorité militaire que les changements de direction ont lieu. Les frais accessoires de chargement et de déchargement des chevaux, voitures et bagages des troupes voyageant en corps ne doivent pas être réduits au quart du prix fixé pour le public en raison du concours donné par les militaires ou les marins à ces opérations. — L'état est tenu à payer la moitié du tarif dans le cas où une compagnie invitée à mettre tous ses moyens de transport à la disposition du gouvernement n'a pas, après avoir satisfait aux exigences de la réquisition, interrompu complètement les services ordinaires. — 26 août 1865.

Les contestations relatives aux tarifs relèvent des tribunaux civils. — Le jugement des contestations relatives à la perception des tarifs de transport sur les chemins de fer autorisés par décision ministérielle a lieu comme en matière d'impôts indirects. C'est en conséquence à l'autorité judiciaire qu'il appartient de prononcer. — 17 avril 1866.

Lorsque des tarifs ont été régulièrement approuvés par l'autorité administrative, il n'est pas permis aux tribunaux d'en refuser l'application, sous le prétexte que la compagnie de chemin de fer aurait volontairement abaissé ces tarifs et qu'il ne lui serait pas permis de les relever sans une nouvelle approbation administrative. — Cass., 18 décembre 1867.

Les tribunaux ne peuvent refuser d'appliquer un tarif sous prétexte d'insuffisance dans sa publication, si cette publication a eu lieu dans les termes prescrits par un arrêté ministériel pris en exécution de l'ordonnance du 15 novembre 1846. — Cass., 31 décembre 1866.

Les tribunaux ne peuvent, sous prétexte d'interprétation des tarifs de chemin de fer, suppléer à leur texte; en conséquence, lorsque, sur un réseau, existe une taxe applicable à la ligne principale et une autre taxe plus élevée pour une section spéciale, le prix des transports qui empruntent ces deux lignes doit être réglé par la combinaison des deux tarifs, en appliquant à chaque partie du transport le prix afférent à chacune d'elles. — Cass., 27 juillet 1869.

Contraventions aux tarifs. — Les expéditeurs, aussi bien que les compagnies de chemins de fer, sont soumis aux prescriptions des règlements administratifs légalement pris en matière de tarifs. Les peines de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 sont encourues par la violation des arrêtés que l'ordonnance du 15 novembre 1846, art. 79, autorise le ministre des travaux publics à prendre pour l'exploitation, c'est-à-dire pour le transport même des marchandises, et notamment pour les déclarations par l'expéditeur de la valeur réelle des finances à transporter. — Cass., 23 juin 1864, ou pour les déclarations relatives à la nature des marchandises. — Cass., 12 mars 1875.

VII. — Contrôle des chemins de fer.

L'administration contrôle la construction, l'entretien, l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer. Les frais de contrôle et de surveillance sont remboursés par les compagnies.

Le contrôle de la construction est donné aux ingénieurs du service ordinaire des ponts et chaussées dans les départements traversés

par les lignes ou sections de lignes à construire.

Le contrôle de l'entretien et de l'exploitation technique est exercé par les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, assistés par des conducteurs et des gardes mines, et par les commissaires de surveillance administrative; le contrôle de l'exploitation commerciale est exercé par des inspecteurs spéciaux et par les commissaires de surveillance administrative.

A la tête de chaque grand réseau est placé un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines qui dirige tout le service.

Nous n'avons pas à commenter les lois et règlements relatifs au contrôle; il nous suffira de les reproduire.

Loi du 27 février 1850, relative aux commissaires préposés à la surveillance des chemins de fer.

Art. 1. — Les commissaires et sous-commissaires spécialement préposés à la surveillance des chemins de fer sont nommés par le ministre des travaux publics.

Art. 2. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions et le mode de leur nomination et de leur avancement.

Art. 3. — Ils ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire.

Art. 4. — Ils sont en cette qualité, sous la surveillance du procureur de la République, et lui adressent directement leurs procès-verbaux.

Néanmoins, ils adressent aux ingénieurs, sous les ordres desquels ils continuent à exercer leurs fonctions, les procès-verbaux qui constatent les contraventions à la grande voirie, et en double original aux procureurs de la République et aux ingénieurs, ceux qui constatent des infractions aux règlements de l'exploitation.

Dans la huitaine du jour où ils auront reçu les procès-verbaux constatant des infractions aux règlements de l'exploitation, les ingénieurs transmettront au procureur de la République leurs observations sur ces procès-verbaux.

Dans le même délai ils transmettront au préfet les procès-verbaux qui auront été dressés pour contravention à la grande voirie.

Arrêté du ministre des travaux publics du 15 avril 1850. — *Attributions des différents fonctionnaires préposés au contrôle et à la surveillance des chemins de fer.*

Le ministre des travaux publics,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Vu la loi du 27 février 1850 sur les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer;

Vu l'avis de la commission centrale des chemins de fer, en date du 27 octobre 1848;

Arrête ce qui suit :

Art. 1. — Le contrôle et la surveillance des chemins de fer exploités par les compagnies sont exercés directement par le ministre des travaux publics, pour tout ce qui concerne le service de l'exploitation proprement dite, l'ensemble de la circulation, les mesures générales de police et de sûreté, l'application des tarifs, la surveillance des opérations commerciales et les mesures générales d'intérêt public.

Art. 2. — Les mesures d'intérêt local concernant la conservation des bâtiments, ouvrages d'art, terrassements et clôtures, des abords des gares et stations, des passages à niveau, des ponts, rivières ou canaux traversant les chemins de fer, y compris la police des cours dépendant des stations, et en général toutes les questions relatives à l'exécution des titres I et II de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, sont dans les attributions des préfets des départements traversés.

Chaque préfet prend, en outre, dans l'étendue de son département, les mesures nécessaires pour rendre exécutoires les règlements et instructions ministérielles concernant le public.

Art. 3. — Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines, chargés du contrôle et de la surveillance des chemins de fer, adressent directement leurs rapports et leurs propositions au ministre, pour tout ce qui concerne l'exploitation proprement dite, comprenant l'exploitation commerciale et technique, la traction, l'entretien du matériel, les signaux, la surveillance et l'entretien de la voie.

Ils correspondent avec les préfets des départements traversés, pour toutes les affaires qui se rattachent au premier paragraphe de l'art. 2 ci-dessus. Ils leur adressent leurs rapports et leurs propositions, et surveillent l'exécution de leurs arrêtés.

Art. 4. — Le contrôle et la surveillance s'exercent, sous les ordres des ingénieurs en chef : 1° pour le service d'entretien des terrassements et ouvrages de toute nature, de la voie de fer, du matériel, et pour le service de l'exploitation technique, par les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs et gardes-mines placés sous leurs ordres; 2° pour la vérification des tarifs, la surveillance des opérations commerciales,

ainsi que pour l'établissement de la statistique des recettes et dépenses et du mouvement de la circulation, par les inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Art. 5. — Les commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative sont chargés de surveiller les détails de l'exploitation technique et commerciale; ils sont placés sous les ordres des ingénieurs ordinaires et des inspecteurs de l'exploitation commerciale et correspondent avec eux pour ce qui concerne leurs attributions respectives.

Ils résident dans les gares ou stations qui leur sont assignées et où un local leur est réservé; ils constatent les crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et dans leurs dépendances, ainsi que les infractions aux règlements d'exploitation, par des procès-verbaux dressés conformément aux dispositions de la loi du 27 février 1850.

Art. 6. — Sont et demeurent rapportées les décisions précédentes par lesquelles la surveillance administrative à exercer sur divers chemins de fer a été centralisée entre les mains de l'un des préfets des départements traversés.

Décret du 26 juillet 1852.

Inspecteurs de l'exploitation commerciale.

Art. 1. — Les inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer exercent, sous la direction des ingénieurs en chef chargés du service de contrôle des chemins de fer, la surveillance de l'exploitation commerciale et des opérations financières des compagnies concessionnaires.

Ils sont spécialement chargés: de vérifier les propositions des compagnies touchant l'application ou la modification des tarifs, la perception des taxes et des frais accessoires, les conventions et traités passés par les compagnies avec les expéditeurs ou entrepreneurs de transports; de constater le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation, etc.

Ils sont consultés sur la fixation des heures de départ et d'arrivée des convois, sur l'organisation du service des trains et sur les règlements de service et d'exploitation des compagnies toutes les fois que les dispositions de ces règlements se rapportent à des objets placés dans leurs attributions.

Art. 2. — Les inspecteurs de l'exploitation commerciale sont divisés en deux grades :

Inspecteurs principaux,

Inspecteurs particuliers.

Les inspecteurs principaux centralisent les affaires et coordonnent les documents statistiques pour l'ensemble des lignes de chemins de fer auxquelles ils sont attachés.

Les inspecteurs particuliers correspondent avec les inspecteurs principaux et sont placés sous leur direction immédiate.

Les inspecteurs principaux et particuliers ont sous leurs ordres, pour tout ce qui concerne les détails de leur service, les commissaires et les sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.

Art. 3. — Le traitement des inspecteurs principaux et particuliers est fixé ainsi qu'il suit :

Inspecteurs principaux.. 5,000 fr. par an.

Inspecteurs particuliers.. 4,000 fr. —

Il leur est accordé, en outre, pour frais de tournée et de bureau, une indemnité qui est fixée par un règlement particulier.

Art. 4. — Les inspecteurs principaux sont pris parmi les inspecteurs particuliers ayant deux années, au moins, de service en cette qualité ou parmi les fonctionnaires de l'ordre civil et militaire comptant la même durée de service.

Art. 5. — Les inspecteurs principaux et particuliers sont nommés et révoqués par le ministre des travaux publics.

Leur nombre est réglé d'après les besoins du service et les allocations du budget.

Décret du 22 février 1855. — Le décret du 22 février 1855 a créé un service spécial de surveillance, comprenant des commissaires et inspecteurs de police, attachés à des lignes entières.

Circulaire du ministre des travaux publics du 1er septembre 1866.

Tenue des bureaux des ingénieurs, inspecteurs et commissaires.

Monsieur le préfet, la tenue des bureaux des ingénieurs, des inspecteurs de l'exploitation commerciale et des commissaires de surveillance administrative préposés au contrôle des chemins de fer, n'a pas fait l'objet, jusqu'à présent, d'une organisation uniforme. Plusieurs chefs de service ont proposé d'appliquer à ces bureaux quelques-unes des prescriptions du règlement du 28 juillet 1852 sur la tenue des bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées; mais il y avait un choix à faire dans ces prescriptions, et il pouvait se rencontrer des lacunes à combler et des modifications à introduire; il fallait, en outre, éviter de statuer isolément pour ne pas créer des différences entre des services placés dans des conditions identiques. J'ai chargé, pour ces motifs, une commission spéciale d'étudier les divers systèmes actuellement en usage dans les services de contrôle de chemins de fer, et de rechercher les mesures qui pourraient être utilement adoptées. J'ai fait moi-même un examen attentif de la question, et je vais in-

diquer ci-après les règles qu'il conviendra de suivre à l'avenir.

1° *Bureaux des ingénieurs.* — Les services de contrôle de l'exploitation des chemins de fer sont placés sous des conditions particulières qui ne permettent pas de leur appliquer indistinctement toutes les prescriptions de l'instruction du 28 juillet 1852, concernant les bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées. On ne saurait mieux faire, toutefois, que de s'en tenir, dans la plupart des cas, aux dispositions de cette instruction, sauf à opérer les changements commandés par la nature du service.

Il devra exister, dans chaque bureau d'ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, un registre d'ordre A, conforme, pour les ingénieurs en chef, au modèle n° 1, et pour les ingénieurs ordinaires, au modèle n° 10, annexés à l'instruction du 28 juillet 1852. Ce registre, indispensable pour la régularité des écritures, existe déjà dans plusieurs services de contrôle; mais il a été quelquefois subdivisé en deux, l'un pour l'entrée, l'autre pour la sortie des affaires. Cette complication est peu utile.

La circulaire du 28 juillet 1852 ne détermine pas d'une manière fixe la classification à établir sur les répertoires. Elle laisse aux ingénieurs le soin d'adopter la plus simple et la plus appropriée à la nature du service. La même latitude serait laissée aux ingénieurs du contrôle. Je joins, toutefois, à la présente circulaire, un modèle de nomenclature (formule n° 1), qui est déjà employé dans plusieurs services, et qui pourra être utilement consulté comme paraissant répondre à tous les besoins.

Les registres modèles 3 et 12, 4 et 14 de l'instruction de 1852 (contraventions à la police de la grande voirie, usines, irrigations, etc.), ne sauraient concerner le service du contrôle; ils sont remplacés par le registre des accidents, prescrit par la circulaire du 6 février 1857.

Il existe dans les archives des services de contrôle de l'exploitation un assez grand nombre de pièces qui, se rapportant à des faits essentiellement temporaires, deviennent inutiles après un certain laps de temps. Les chefs de service sont à même d'apprécier quelles sont les pièces qu'il importe de conserver, et ils ont la faculté d'introduire dans la tenue de leurs inventaires et de ceux des ingénieurs ordinaires les simplifications compatibles avec la régularité du service, et dont l'expérience démontrerait l'utilité.

Il ne saurait y avoir aucune innovation à introduire, en ce qui concerne l'emploi des timbres, les notes pour le personnel, les registres matricules et leurs extraits, les états d'affaires en retard, chemises de dossiers et toutes les formules qui peuvent s'approprier aux services de contrôle. On se conformera, en conséquence, aux dispositions de l'instruction du 28 juillet 1852 (art. 5, 14 et 16, modèles n°s 6, 7, 9 et 18). Il n'y a pas lieu non plus de rendre obligatoires les registres de tournées des ingénieurs, en usage dans le service des ponts et chaussées (art. 7 et 15 de l'instruction, modèle n° 8). Les indications de ce registre feraient double emploi avec les renseignements consignés dans les rapports mensuels prescrits par la circulaire du 19 juillet 1854. La tenue de ces registres sera donc facultative.

2° *Bureaux des inspecteurs de l'exploitation commerciale.* — Les bureaux des inspecteurs principaux et particuliers ne nécessitent pas une tenue aussi compliquée. Il suffira d'un registre d'entrée et de sortie, d'un répertoire et d'un inventaire. Ces registres seront dressés conformément aux indications de l'instruction du 28 juillet 1852. La seule modification à apporter consistera à substituer le titre d'*inspecteur principal* ou *particulier* à celui d'*ingénieur en chef* ou *ordinaire*.

3° *Bureaux des commissaires de surveillance administrative.* — Une circulaire du 12 août 1851 a prescrit la tenue dans les bureaux des commissaires de surveillance, de deux registres, l'un d'entrée et de sortie, l'autre de correspondances et, en outre, d'un inventaire des archives et objets appartenant à l'Etat. La disposition de ces registres n'ayant pas été bien déterminée, j'ai fait préparer les formules ci-jointes (modèles 2, 3, 4), qui paraissent réunir toutes les conditions nécessaires de simplicité et de clarté.

Les archives des bureaux des commissaires devront être classées d'après quatre divisions désignées sous les titres de: 1° *Service général;* 2° *Exploitation technique;* 3° *Service de la voie et des travaux d'art;* 4° *Exploitation commerciale.* Il n'y aura pas lieu d'établir d'inventaire spécial pour chacune de ces divisions, ni de dossier destiné à recevoir les pièces inutiles; on évitera ainsi une cause de complications sans porter préjudice à la régularité du service.

Lorsque plusieurs commissaires sont attachés à un même bureau, chacun d'eux pourra être astreint à tenir un carnet. Cette formalité peut, dans certains cas, présenter quelque avantage; je crois, toutefois, devoir laisser aux chefs de service le soin d'en apprécier l'opportunité et d'arrêter la formule du carnet.

Telles sont, monsieur le préfet, les dispositions auxquelles il conviendra de se conformer à l'avenir pour la tenue des bureaux des ingénieurs, inspecteurs et commissaires de l'exploitation des chemins de fer, et qui de-

vront être appliquées, au plus tard, à partir du 1er janvier 1867. Les formules dont l'usage est prescrit seront imprimées par les soins de MM. les ingénieurs en chef, d'après les modèles déterminés; quant aux frais d'impression, ils seront imputés sur les fonds de contrôle et de surveillance des chemins de fer concédés, et acquittés dans la forme en usage pour les dépenses de cette nature.

Décret du 21 mai 1879, *modifiant celui du* 15 *février* 1868, *qui place le service du contrôle sous la direction d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines.*

Le président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'art. 9 de la loi du 11 juin 1842, portant : « Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances; »

Vu la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

Vu l'arrêté ministériel du 15 avril 1850, concernant le contrôle et la surveillance des voies ferrées;

Vu le décret du 15 février 1868, plaçant le service du contrôle et de la surveillance des chemins de fer sous la direction d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1. — L'inspection du service du contrôle et de la surveillance des chemins de fer en exploitation est placée dans les attributions des inspecteurs généraux appartenant, soit au corps des ponts et chaussées, soit au corps des mines.

Art. 2. — Le service de ce contrôle est réparti entre les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines et les inspecteurs de l'exploitation commerciale, dont l'inspecteur général du contrôle centralise le travail.

Art. 3. — L'inspecteur général des ponts et chaussées, chargé d'un contrôle d'exploitation, est membre du conseil général des ponts et chaussées au même titre que ses collègues de la même classe appelés à faire partie de cette assemblée. Pour les affaires concernant son propre service, il siège, en outre, avec voix consultative, dans le conseil général des mines.

Art. 4. — L'inspecteur général des mines chargé d'un contrôle d'exploitation est membre du conseil général des mines au même titre que ses collègues de la même classe, appelés à faire partie de cette assemblée. Pour les affaires concernant son propre service, il siège, avec voix consultative, dans le conseil général des ponts et chaussées.

Art. 5. — Les inspecteurs généraux du contrôle siègent avec voix délibérative, pour les affaires concernant leur service, dans le comité consultatif des chemins de fer.

Art. 6. — Les inspecteurs généraux du contrôle adressent au ministre des travaux publics des rapports annuels ayant pour objet de rendre compte de la situation du service et de constater notamment :

L'état de la voie;

L'état du matériel fixe et du matériel roulant;

Le nombre des agents attachés au service de la voie, du mouvement et de la traction, ainsi que l'exécution des règlements relatifs au personnel;

Les causes et les circonstances des accidents survenus pendant l'année;

Les progrès de l'exploitation technique.

Art. 7. — Ces rapports sont soumis au conseil général des ponts et chaussées, au conseil général des mines, au comité consultatif des chemins de fer et au comité de l'exploitation technique, qui donnent, chacun pour ce qui le concerne, leur avis sur les diverses parties du service.

Ces rapports, s'il y a lieu, et les avis dont ils ont été l'objet sont insérés au *Journal officiel.*

4° Instruction des projets de construction des chemins de fer. — *Circulaire du ministre des travaux publics du* 21 *février* 1877.

Monsieur le préfet, mon attention a été à plusieurs reprises appelée sur la divergence qui existe dans la manière de procéder de MM. les ingénieurs des services de contrôle pour l'examen des projets de chemins de fer présentés par les compagnies concessionnaires; d'un autre côté, j'ai reconnu que les instructions qui leur avaient été données précédemment entraînaient fréquemment d'assez longs retards de nature à soulever des réclamations fondées.

Dans cette situation, j'ai chargé une commission spéciale prise dans le conseil général des ponts et chaussées d'étudier les mesures qu'il pourrait être utile de prendre pour amener plus d'unité et de rapidité dans les travaux de ces services.

Sur le rapport de cette commission, le conseil général des ponts et chaussées a proposé un ensemble de prescriptions qui m'ont paru répondre aux intentions de l'administration, et auxquelles j'ai donné mon approbation.

Voici, monsieur le préfet, ces dispositions :

I. — Présentation des projets.

Toutes les pièces doivent être revêtues de la signature d'un directeur, administrateur ou délégué ayant qualité pour engager la compagnie.

II. — Composition des dossiers.

1° *Projets de tracé et de terrassements.* — Les dossiers à produire devront être exactement composés suivant les prescriptions de l'art. 5 du cahier des charges.

2° *Projets relatifs au nombre et à l'emplacement des stations.* — Les compagnies se conformeront aux prescriptions de la circulaire ministérielle du 25 janvier 1854. Les chemins d'accès aux stations seront indiqués sur les plans et définis dans la notice à l'appui.

3° *Dossiers destinés à l'enquête du titre II.* — Indépendamment d'une notice explicative, les plans et états parcellaires seront toujours accompagnés, à titre de renseignements, du plan général, à l'échelle de 1/10000, du profil en long et d'un tableau indicatif des ouvrages de toute nature destinés à assurer le maintien des communications et l'écoulement des eaux.

III. — Vérification des plans parcellaires.

Les arrêtés préfectoraux ordonnant l'ouverture des enquêtes prescrites par le titre II de la loi du 3 mai 1841 ne devront jamais être pris avant que l'ingénieur en chef du contrôle ait été mis en mesure de s'assurer que les plans parcellaires sont conformes au tracé approuvé. Dans le cas où il n'en serait pas ainsi, les modifications proposées par la compagnie seront soumises préalablement à l'approbation de l'administration supérieure.

IV. — Dépôt des plans parcellaires.

Le délai pendant lequel le plan parcellaire reste déposé à la mairie, conformément aux art. 5 et 6 de la loi du 3 mai 1841, est de huit jours pleins, dans lesquels ne sont compris ni le jour de l'avertissement donné aux parties intéressées, ni le jour de la clôture du procès-verbal d'enquête.

V. — Avis à donner aux services publics.

Ampliation des arrêtés ordonnant l'ouverture des enquêtes parcellaires sera adressée par le préfet aux ingénieurs en chef des différents services intéressés dans l'exécution du chemin de fer, ainsi qu'à l'agent voyer en chef du service vicinal et, s'il y a lieu, à l'inspecteur des forêts, au cas où la voie ferrée devrait traverser des forêts de l'Etat ou des bois communaux dont l'exploitation pourrait être modifiée par les travaux.

VI. — Changements proposés par la commission d'enquête.

Toutes les fois que la commission d'enquête aura proposé d'apporter aux dispositions des plans parcellaires un changement quelconque ayant pour conséquence de faire comprendre de nouveaux terrains dans l'expropriation, il devra être procédé à l'enquête supplémentaire prescrite par l'art. 10 de la loi du 3 mai 1841. Les modifications consenties par la compagnie seront immédiatement introduites à l'encre bleue sur les plans parcellaires ; celles auxquelles la compagnie n'aurait pas donné son adhésion, ainsi que les nouvelles dispositions dont le service du contrôle croirait devoir prendre l'initiative lors de l'examen du dossier, seront simplement indiquées sur des feuilles de retombe.

VII. — Arrêtés de cessibilité.

L'arrêté de cessibilité que le préfet est autorisé à prendre directement lorsqu'un accord complet s'est établi entre la commission d'enquête et la compagnie doit, dans tous les cas, être rendu sur la proposition de l'ingénieur en chef du contrôle, et non sur une demande directe de la compagnie.

VIII. — Occupation temporaire de terrains.

L'avis préalable de ce chef de service est également nécessaire dans le cas d'occupation temporaire de terrains.

IX. — Examen des projets.

Les ingénieurs du contrôle auront notamment à examiner :

Si le projet de tracé et des terrassements satisfait dans son ensemble aux indications générales du décret de concession, ainsi qu'aux prescriptions du cahier des charges, notamment en ce qui concerne l'inclinaison des pentes et rampes, les rayons des courbes, la longueur des alignements droits entre deux courbes consécutives en sens contraire et celles des parties horizontales entre deux fortes déclivités versant leurs eaux vers le même point, les largeurs des profils en travers, si les paliers pour les stations prévues sont convenablement ménagés, si les intérêts des différents services publics paraissent sauvegardés dans une juste mesure ;

Si le nombre et les emplacements des stations définitivement proposées à la suite de l'enquête spéciale prescrite par la circulaire ministérielle du 25 janvier 1854 paraissent devoir donner une satisfaction suffisante aux

intérêts industriels et commerciaux de la contrée; si l'accès des gares est assuré dans de bonnes conditions, toutes réserves demeurant d'ailleurs faites quant aux dispositions de détail des voies d'accès, quais et bâtiments des stations;

Si les ouvrages indiqués sur les plans parcellaires pour le rétablissement des communications et l'écoulement des eaux sont en nombre suffisant, et s'ils présentent des ouvertures et des débouchés convenables, les détails de ces ouvrages ne devant d'ailleurs être approuvés définitivement qu'après la production de projets spéciaux et sur le vu des procès-verbaux des conférences avec les services intéressés;

Si les projets des ouvrages d'art présentent les dimensions fixées par le cahier des charges, s'ils assurent toute garantie de stabilité, et s'ils n'offrent rien de défectueux au point de vue de l'art; si, en particulier, le travail des différentes parties des ouvrages métalliques demeure renfermé dans les limites réglementaires.

X. — Conférence avec les services publics.

1° *Projets à exécuter dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des enceintes fortifiées.* — Ces projets feront l'objet de conférences mixtes auxquelles il sera procédé dans les formes réglées par le décret du 16 août 1853.

2° *Projets intéressant les différents services des ponts et chaussées.* — Conformément à la circulaire ministérielle du 12 juin 1850, tout projet intéressant plusieurs services dépendant de l'administration des ponts et chaussées devra faire l'objet d'une conférence préalable entre les ingénieurs ordinaires des services intéressés; le procès-verbal de cette conférence sera visé par les ingénieurs en chef de ces services et revêtu de leur avis respectif.

3° *Projets intéressant le service vicinal.* — L'ingénieur en chef du contrôle adressera au préfet les projets intéressant le service vicinal, afin que ce magistrat puisse provoquer les observations de l'agent voyer en chef; ces projets seront ensuite renvoyés à l'ingénieur en chef du contrôle avec les observations auxquelles ils auront pu donner lieu de la part du service vicinal.

Après l'accomplissement des formalités mentionnées aux deux paragraphes précédents (2° et 3°), l'ingénieur en chef du contrôle adressera le dossier général au préfet, en y joignant son avis personnel sur les différentes questions soulevées dans l'instruction et ses propositions définitives, pour le tout être transmis, par les soins de ce magistrat, à l'administration supérieure.

XI. — Réception et remise des travaux.

Les procès-verbaux des épreuves des ouvrages métalliques seront adressés directement au ministre des travaux publics par l'ingénieur en chef du contrôle. Ils devront faire connaître en détail de quelle manière il a été procédé à ces épreuves et comment se sont comportées pendant et après les dites épreuves les différentes parties de la construction.

Il sera procédé, sur la demande de la compagnie, au récolement et à la remise aux différents services intéressés des routes, chemins et cours d'eau déviés ou modifiés par suite de l'exécution du chemin de fer. Cette opération sera dirigée par l'ingénieur en chef du contrôle ou par l'un des ingénieurs sous ses ordres délégué à cet effet. La reconnaissance des travaux sera faite en présence des représentants de la compagnie, par les représentants des services qui doivent accepter les ouvrages et demeurer chargés de leur entretien, notamment:

Pour les routes nationales et départementales et pour les travaux intéressant la navigation, par les ingénieurs chargés de ces services;

Pour les chemins de grande communication, par les agents-voyers;

Pour les chemins vicinaux et ruraux, par les maires des communes intéressées, assistés, s'il y a lieu, des agents voyers;

Pour les travaux intéressant les syndicats, par les directeurs de ces associations.

Les procès-verbaux de reconnaissance et de remise des travaux exécutés seront rédigés en triple expédition dont l'une sera destinée à la compagnie, l'autre au chef du service intéressé, et la troisième à l'ingénieur en chef du contrôle.

XII. — Composition des archives.

Les divers documents que l'ingénieur en chef du contrôle de la construction remettra au service du contrôle de l'exploitation, après l'achèvement des travaux, comprendront essentiellement, en outre des projets approuvés, une expédition des plans parcellaires certifiée conforme aux pièces officielles qui ont servi de base à l'arrêté de cessibilité et au jugement d'expropriation.

J'envoie, monsieur le préfet, une ampliation de ces instructions à MM. les ingénieurs du contrôle et aux compagnies de chemins de fer. Je vous prie de vouloir bien tenir la main à ce que les prescriptions qui y sont contenues soient strictement observées, et à ce que les affaires soient expédiées le plus promptement possible.

5° Chemins de fer exécutés par l'Etat. — Comptes moraux.

Tous les mois, les ingénieurs en chef chargés de la construction des nouvelles lignes adressent au ministère des comptes moraux, renfermant tous les renseignements dont l'administration a besoin pour suivre la marche des travaux.

Une circulaire du directeur général des chemins de fer, du 12 septembre 1878, a prescrit l'usage exclusif d'une nouvelle formule qui était jointe à ladite circulaire. Les comptes moraux sont désormais produits par ligne, et doivent comprendre les dépenses de toutes natures. Dans la colonne d'observations, il faut donner les renseignements sur l'état d'avancement des études, des projets, des acquisitions de terrains et des travaux. Pour ceux-ci, on indique le nombre moyen des ouvriers et des colliers occupés chaque jour pendant le mois dans chacune des entreprises.

Une seconde circulaire du directeur général, portant également la date du 12 septembre 1878, prescrit l'emploi d'une nouvelle formule pour les comptes moraux mensuels des études de chemins de fer entreprises par l'Etat.

VIII. — Règles relatives a la présentation des projets des lignes concédées ou construites par l'État.

1° Enquête sur les emplacements des stations.

Circulaire du directeur général des chemins de fer du 25 janvier 1854.

Monsieur le préfet, l'art.   du cahier des charges annexé au décret du   , relatif à l'établissement du chemin de fer   , porte :

« Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

« Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements ou aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable. »

Je viens, monsieur le préfet, vous indiquer la forme qu'il me paraît utile d'adopter pour l'enquête à ouvrir, en conformité de la disposition ci-dessus rappelée du cahier des charges.

Cette enquête doit être distincte de celle qui est prévue par le titre II de la loi du 3 mai 1841; cette dernière, qui a lieu dans chaque commune, n'a pour objet que de provoquer les observations des particuliers ou de la commune dans laquelle elle est ouverte; l'enquête sur la distribution des stations soulève des questions d'un ordre plus général. En effet, dans la plupart des cas, l'établissement d'une station intéresse non seulement la localité sur le territoire de laquelle elle doit être ouverte, mais encore un certain nombre de communes établies à proximité; il est donc nécessaire qu'elles soient admises à présenter leurs observations. Dans ce but, voici comment il me paraît utile de procéder.

La compagnie devra être invitée à présenter des plans du chemin de fer divisés par arrondissement et indiquant les emplacements et les surfaces des stations qu'elle propose d'établir; ces plans devront être accompagnés d'un profil et d'un mémoire dans lequel elle fera connaître les distances qui séparent chaque station et justifiera les dispositions qu'elle propose. Un exemplaire de ces pièces devra être déposé pendant huit jours dans chacune des communes où une station est projetée et, en même temps, vous appellerez les conseils municipaux des autres communes qui peuvent être intéressées à l'établissement de telle ou telle station, à délibérer sur les emplacements proposés et, pour fixer d'une manière précise l'objet de la discussion, vous transmettrez à chacun de ces conseils un exemplaire du plan et du mémoire ci-dessus indiqués, dont la compagnie pourra facilement vous remettre un grand nombre, en les faisant lithographier. Les délibérations des communes devront être adressées à M. le sous-préfet de l'arrondissement, de manière qu'à l'expiration du délai de huitaine mentionné plus haut, tout le dossier puisse être placé sous les yeux d'une commission d'enquête que vous aurez instituée par l'arrêté qui aura prescrit l'ouverture de ladite enquête. Cette commission, présidée par le sous-préfet, devra être composée de personnes dont l'avis impartial puisse inspirer toute confiance à l'administration. Elle aura huit jours pour délibérer. Ce délai expiré, le dossier de l'affaire devra vous être transmis sans retard; vous le communiquerez à M. l'ingénieur en chef du service du contrôle, et vous voudrez bien me l'adresser ensuite avec le rapport de cet ingénieur et vos observations.

Les présentes instructions s'appliquent, ainsi que je l'ai expliqué, aux stations dont l'emplacement intéresse plusieurs communes. Quant à celles à établir dans de grandes villes et dont l'emplacement importe seulement à la cité où elle doit être construite, l'enquête doit avoir lieu dans les formes prescrites par le titre II de l'ordonnance du 18 février 1834, sauf réduction à huit jours de chacun des délais du dépôt des pièces et de la réunion de la commission d'enquête.

Si quelques explications vous étaient néces-

saires pour l'application des dispositions qui précèdent, veuillez me les demander, et je m'empresserai de vous les adresser.

Circulaire du ministre des travaux publics du 9 août 1859.

Monsieur le préfet, dans quelques départements, les commissions chargées de donner leur avis sur les résultats des enquêtes concernant les emplacements des stations de chemins de fer se sont réunies et ont délibéré, sans que la compagnie concessionnaire ait été appelée à donner des explications et à fournir des renseignements à l'appui de ses projets.

Pour que l'instruction de l'affaire soit complète et surtout pour que les commissions puissent discuter en pleine connaissance de cause, il importe qu'il se trouve dans le sein de ces commissions un représentant de la compagnie concessionnaire qui puisse donner immédiatement tous les renseignements nécessaires; c'est ce qui a lieu, d'ailleurs, en matière d'expropriation. L'ingénieur chargé des travaux fait de droit partie de la commission d'enquête. Je viens, en conséquence, vous inviter à faire insérer à l'avenir, dans les arrêtés que vous pourrez avoir à prendre au sujet des enquêtes de stations dans votre département, une disposition portant que l'ingénieur de la compagnie, auteur des projets mis à l'enquête, sera convoqué par le président de la commission et assistera, avec voix consultative, à toutes les séances de cette commission.

2° Rapports des ingénieurs du contrôle sur les enquêtes parcellaires.

Circulaire du ministre des travaux publics du 22 août 1854

Monsieur, d'après l'art. 11 de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, les préfets doivent, lorsqu'il résulte des avis des commissions d'enquête qu'il y aurait lieu de modifier les dispositions des travaux ordonnés, surseoir à prendre l'arrêté destiné à déterminer les propriétés à occuper jusqu'à ce qu'il ait été prononcé par l'administration supérieure.

Les dossiers doivent en conséquence lui être transmis, avec les observations des compagnies et un rapport de MM. les ingénieurs du contrôle.

Le plus souvent, MM. les ingénieurs, surtout lorsqu'ils ne croient pas devoir proposer de modifications, se bornent à conclure à l'approbation des projets, *conformément aux avis des commissions d'enquête*, sans reproduire ces avis. C'est au siège de l'administration centrale qu'il faut alors, compulsant les volumineux dossiers des enquêtes, rapprocher toutes les délibérations auxquelles elles ont donné lieu, ainsi que leurs résultats, et recomposer, en un mot, l'ensemble des dispositions sur lesquelles doivent porter les décisions. Ce travail important pourrait être fait beaucoup plus facilement par MM. les ingénieurs du contrôle, et, en outre, préparé par eux, il présenterait plus de garantie d'exactitude.

Il est un autre point essentiel : c'est d'employer une forme qui soit la même pour tous les services de contrôle. J'ai cru devoir adopter un tableau dont vous trouverez ci-joint le modèle. Il se compose seulement de 4 colonnes : la 1re est destinée au résumé des réclamations présentées, la 2e à l'avis de la commission d'enquête et aux observations de la compagnie, la 3e à l'avis motivé de l'ingénieur ordinaire, la 4e aux conclusions de l'ingénieur en chef.

Les avantages de cette disposition sont manifestes. Elle facilite l'examen des dossiers des enquêtes, permet de s'assurer qu'il n'y est rien omis d'essentiel, établit une uniformité désirable dans cette partie du service, abrége plutôt qu'elle n'augmente les écritures, et par ces diverses considérations, Monsieur, j'ai l'honneur de vous inviter à l'adopter.

3° Toute étude de chemin de fer doit être autorisée.

Circulaire du ministre des travaux publics du 6 mars 1861.

Monsieur le préfet, dans plusieurs départements des études de chemins de fer ont été entreprises, soit par les ordres des préfets, soit sur l'initiative de localités ou même de particuliers, sans qu'il en ait été préalablement référé à l'administration supérieure.

Les lignes de chemins de fer étant destinées à former un réseau général et faisant d'ailleurs partie de la grande voirie, en vertu de la loi du 15 juillet 1845, les tracés doivent nécessairement, monsieur le préfet, être coordonnés à un point de vue d'ensemble et les études prescrites ou autorisées par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. J'ai, en conséquence, décidé qu'il ne pourrait être procédé sur le terrain à aucune étude de chemins de fer qu'en vertu des instructions ou de l'autorisation préalable de l'administration supérieure. Les demandes, qui me seraient adressées à cet effet, devront être accompagnées d'une carte sur laquelle sera figurée la ligne à étudier et de renseignements statistiques propres à en faire apprécier les avantages.

Je vous recommande, monsieur le préfet, de veiller avec soin à ce que la présente circulaire reçoive son application.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

Loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local.

Art. 1. — Les chemins de fer d'intérêt local peuvent être établis :

(1°) Par les départements ou les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés;

(2°) Par des concessionnaires, avec le concours des départements ou des communes.

Ils sont soumis aux dispositions suivantes :

Art. 2. — Le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat, sur le rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics.

Le préfet approuve les projets définitifs, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef, homologue les tarifs et contrôle l'exploitation.

Art. 3. — Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être affectées en partie par les communes et les départements à la dépense des chemins de fer d'intérêt local.

L'art. 13 de ladite loi est applicable aux centimes extraordinaires que les communes et les départements s'imposeront pour l'exécution de ces chemins.

Art. 4. — Les chemins de fer d'intérêt local sont soumis aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, sauf les modifications ci-après :

Le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin.

Il peut également dispenser d'établir des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Art. 5. — Des subventions peuvent être accordées sur les fonds du trésor pour l'exécution des chemins de fer d'intérêt local. Le montant de ces subventions pourra s'élever jusqu'au tiers de la dépense que le traité d'exploitation à intervenir laissera à la charge des départements, des communes et des intéressés.

Il pourra être fixé à la moitié pour les départements dans lesquels le produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes est inférieur à 20,000 francs, et ne dépassera pas le quart pour ceux dans lesquels ce produit sera supérieur à 40,000 fr.

Art. 6. — La somme affectée chaque année, sur les fonds du trésor, au payement des subventions mentionnées en l'article précédent, ne pourra dépasser 6 millions.

Art. 7. — Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent une subvention du trésor peuvent seuls être assujettis envers l'état à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

Art. 8. — Les dispositions de l'art. 4 de la présente loi seront également applicables aux concessions de chemins de fer destinés à desservir des exploitations industrielles.

Circulaire du ministre des travaux publics du 12 août 1865. — *Instructions sur la loi relative aux chemins de fer d'intérêt local.*

Ce qui reste aujourd'hui à entreprendre, c'est l'établissement des lignes secondaires qui doivent desservir des relations locales et rattacher successivement aux grandes artères les divers centres de populations placés en dehors de nos voies magistrales. Cette tâche ne saurait incomber au gouvernement seul, et semble naturellément dévolue aux départements et aux communes, avec le concours de l'Etat. C'est à eux qu'il appartient, par un sage emploi de leurs ressources, par un usage fécond du droit d'initiative et de la liberté d'action que les pouvoirs publics sont disposés à leur conférer, de compléter la grande œuvre dont le gouvernement de l'empereur a doté le pays.

Déjà plusieurs départements sont entrés spontanément dans cette voie. Le Haut et le Bas-Rhin ont appliqué la loi du 21 mai 1836 à la construction de chemins vicinaux destinés à être ultérieurement convertis en chemins de fer et ont exécuté ainsi différentes lignes, dont le développement est, pour le premier de ces départements, de 11, et, pour le second, de 79 kilomètres. Le département de la Sarthe construit en ce moment, dans les mêmes conditions, un embranchement d'une longueur de 31 kilomètres. On peut donc dire que la construction des chemins de fer d'intérêt local par le concours des départements, des communes et des propriétaires intéressés a reçu la sanction de l'expérience.

Mais le système suivi dans les départements du Haut et du Bas-Rhin, bien qu'il y ait obtenu un complet succès, n'aurait pu se généraliser sans soulever des objections graves et fondées.

Il a donc paru nécessaire de déterminer par une loi spéciale :

1° Le caractère des chemins de fer d'intérêt local;

2° Les règles auxquelles seront soumises leur construction et leur concession;

3° La nature des ressources au moyen desquelles ces chemins seront exécutés;

4° Les conditions d'exécution et d'exploitation;

5° Le montant du concours de l'Etat;

6° Enfin les clauses relatives aux services publics.

Tel est le but de la loi du 12 juillet 1865.

Art. 1er. — L'art. 1er définit le caractère des chemins de fer d'intérêt local. Ces chemins doivent être établis, soit par les départements ou les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, soit par des concessionnaires, avec le concours des départements ou des communes.

Il résulte de cette première disposition que les départements peuvent construire les chemins par eux-mêmes, ainsi que cela s'est pratiqué dans les départements du Haut et du Bas-Rhin et se pratique en ce moment dans celui de la Sarthe, puis livrer ces chemins à une compagnie qui, après les avoir complétés, en assure l'exploitation. Ils peuvent encore, si cette combinaison leur paraît plus avantageuse, confier à une compagnie le soin d'exécuter tous les travaux, en lui remettant, à titre de subvention, les ressources créées en vue de l'établissement du chemin. Mais le caractère essentiel des chemins de fer d'intérêt local réside dans le fait, soit de l'initiative, soit du concours des départements et des communes. C'est à cette condition qu'ils sont appelés à jouir du bénéfice de la présente loi.

Quant à la destination de ces chemins de fer, la dénomination même qui leur a été donnée indique suffisamment le rôle spécial que la loi a entendu leur assigner. Ces chemins devront avoir pour objet de relier les localités secondaires entre elles ou avec les grandes lignes actuellement décrétées, en suivant, soit une vallée, soit un plateau, mais en évitant de traverser les grandes vallées ou les faîtes de montagnes, points sur lesquels se trouvent généralement accumulés les ouvrages les plus dispendieux. Ce n'est qu'en se renfermant dans ces limites qu'il sera possible de réaliser, dans la construction de ces nouvelles voies, les conditions d'économie qui, seules, permettront aux départements d'en supporter les charges, et que l'on ne verra pas se substituer à des chemins d'un intérêt réellement local des voies ferrées qui, au lieu de former les affluents des grandes lignes, viendraient détruire l'équilibre des réseaux créés par l'Etat.

Art. 2. — L'art. 2 trace la marche à suivre pour le classement et la déclaration d'utilité publique des chemins de fer d'intérêt local, et règle ce qui a rapport à leur construction et à leur exploitation.

En vertu de cet article, c'est au conseil général qu'il appartient « d'arrêter, après instruction préalable par le préfet, la direction des chemins, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. »

Il résulte de ce texte que, si le préfet a le droit et le devoir de soumettre au conseil général les projets de chemins de fer qu'il juge utiles aux intérêts du département, et s'il est chargé, dans tous les cas, de pourvoir à l'étude et à l'instruction de ces projets, de son côté, le conseil général conserve un droit d'initiative qui lui permet, dans tous les cas, de provoquer l'étude et la création des lignes dont l'utilité lui paraîtra démontrée.

Quant au choix des agents auxquels devra être confié le soin de faire les études et, ultérieurement, de diriger ou de surveiller la construction, toute latitude est laissée, à cet égard, au conseil général du département. Dans le cas où il croirait devoir demander le concours des ingénieurs des ponts et chaussées, ce concours lui serait acquis dans les mêmes conditions que pour le service des routes départementales, et sans qu'il soit besoin de provoquer, dans chaque cas, une décision spéciale de l'administration supérieure.

Le second paragraphe de l'art. 2 stipule que l'utilité publique est déclarée et l'exécution autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat, sur le rapport des ministres de l'intérieur et des travaux publics. La loi n'ayant apporté aucune modification aux règles générales relatives à la déclaration d'utilité publique, il en résulte que l'avant-projet devra être soumis à l'enquête prescrite par le titre Ier de la loi du 3 mai 1841, et qu'il sera procédé à cette enquête, suivant les formes tracées par l'ordonnance du 18 février 1834.

Mais avant d'accomplir une formalité qui constitue une sorte d'engagement moral vis-à-vis des populations, il conviendra d'examiner avec le plus grand soin si les moyens d'exécution et d'exploitation du chemin projeté sont complètement assurés. Or il ne suffit pas, pour donner cette certitude, que les ressources du département ou des communes, aidés du concours de l'Etat, puissent couvrir les frais de construction du chemin de fer. Il faut encore qu'une compagnie se charge de son exploitation, la loi n'ayant pas prévu que cette exploitation puisse être faite directement par le département et à ses risques et périls. C'est là une condition essentielle et qui, seule, peut assurer d'une manière complète la réalisation de l'entreprise.

Si cette condition ne peut être remplie avant la mise à l'enquête du projet, il sera, en tout cas, nécessaire qu'un traité d'exploitation, accompagné d'un cahier des charges, soit conclu avant que la déclaration d'utilité publique intervienne. C'est à vous, monsieur le préfet, qu'il appartient de préparer les bases de ce traité, qui sera soumis au conseil général du département, en même temps que les pièces de l'avant-projet et les résultats de l'enquête.

Quand l'instruction, dont je viens de rappeler les différentes phases, sera terminée, le

dossier comprenant la convention passée avec une compagnie exploitante devra être transmis au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui se concertera avec M. le ministre de l'intérieur pour provoquer, s'il y a lieu, le décret déclaratif d'utilité publique.

Le dernier paragraphe de l'art. 2 vous confère, monsieur le préfet, des attributions très importantes, consistant dans l'approbation des projets définitifs, dans l'homologation des tarifs et dans le contrôle de l'exploitation.

En ce qui concerne l'approbation des projets d'exécution, il s'agit là de questions techniques, et la loi a voulu que, même dans le cas où les études seraient confiées à des agents étrangers au service des ponts et chaussées, vous prissiez l'avis de l'ingénieur en chef, sans toutefois que vous fussiez tenu de vous conformer à cet avis. Il n'est pas stipulé, d'ailleurs, que cet ingénieur en chef doive être nécessairement celui du service ordinaire. S'il existe des services spéciaux dans votre département, rien ne s'oppose à ce que vous vous adressiez à l'un des ingénieurs en chef chargés de ces services.

Lorsque les projets de détail auront reçu votre approbation, il sera procédé à l'acquisition des terrains et à l'exécution des travaux par les soins des agents désignés par le conseil général et sous votre surveillance. Vous remarquerez, monsieur le préfet, qu'en ce qui concerne le règlement des indemnités d'expropriation, la loi nouvelle n'apporte aucune modification à la législation générale. On devra donc procéder conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

L'homologation des tarifs, qui vous est déléguée par le même paragraphe de l'art. 2, a pour objet de rendre exécutoires les modifications que la compagnie proposerait d'apporter aux tarifs réglementaires et de s'assurer que ces modifications ne constituent aucune dérogation aux dispositions du cahier des charges.

Quant au contrôle de l'exploitation, vous aurez à désigner les fonctionnaires ou agents qui seront chargés d'y pourvoir; mais vous devrez faire en sorte que les frais qu'occasionnera ce service soient renfermés dans les plus étroites limites, en le confiant, toutes les fois que cela sera possible, à des fonctionnaires déjà chargés d'un autre service départemental.

Art. 3. — L'art. 3 de la loi permet d'appliquer à l'exécution des chemins de fer d'intérêt local une partie des ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836, pour les besoins du service vicinal. Mais ce n'est là, monsieur le préfet, qu'une simple faculté; les conseils municipaux, d'une part, et le conseil général de l'autre, restent entièrement juges de la question de savoir si les circonstances leur permettent d'user de cette faculté, et dans quelle mesure ils peuvent le faire. Je ne doute pas du bon esprit qui guidera les conseils généraux et les communes dans cette appréciation. Il est évident qu'ils ne doivent consacrer à l'exécution de chemins de fer que l'excédant de ressources laissé disponible par l'état d'avancement de la vicinalité, et il serait très regrettable que le service des chemins vicinaux vînt à être entravé par le changement de destination des fonds qui lui seraient nécessaires.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que les communes ne sauraient être imposées d'office pour l'établissement des chemins de fer d'intérêt local, ainsi que l'art. 6 de la loi du 21 mai 1836 donne aux préfets le droit de le faire pour les chemins vicinaux d'intérêt commun. Le contingent des communes, comme celui des départements, doit être entièrement volontaire.

Enfin, le § 2 de l'art. 3 décide que l'art. 13 de la loi du 21 mai 1836 sera applicable aux centimes extraordinaires que les communes et les départements s'imposent pour l'exécution de chemins de fer d'intérêt local. Cette disposition s'explique d'elle-même. Il ne serait pas juste que les propriétés de l'Etat et de la couronne, qui profiteraient de ces chemins, ne fussent pas appelées à contribuer à leur établissement.

Art. 4. — L'art. 4 soumet les chemins d'intérêt local aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. En conséquence, ces chemins feront partie de la grande voirie et seront soumis à toutes les dispositions prescrites par cette loi, dans l'intérêt de la conservation des ouvrages, ainsi que de la sécurité publique.

Toutefois, par dérogation à ces dispositions, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie de la ligne et d'établir des barrières au croisement des chemins peu fréquentés. Il vous appartiendra, monsieur le préfet, de juger si cette mesure peut recevoir son application, et, dans ce cas, de déterminer les points où elle pourra être appliquée sans inconvénient. Cette faculté a été introduite dans la loi dans un but d'économie, et il conviendra d'en faire usage, partout où elle pourra se concilier avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public.

Art. 5. — L'art. 5 pose le principe de l'allocation de subventions par l'Etat pour encourager l'exécution de chemins de fer d'intérêt local. Ces subventions sont graduées, dans les divers départements, suivant l'importance du produit du centime additionnel au principal des quatre contributions directes. Mais cette proportion ne constitue qu'un maximum, qui, dans certains cas, pourra ne pas être atteint. Le gouvernement se réserve d'apprécier, dans chaque espèce, les circonstances

qui seront de nature à justifier le chiffre de la subvention, laquelle restera toujours renfermée, d'ailleurs, dans les limites du maximum fixé par la loi. Les circonstances principales qu'il aura à prendre en considération seront, d'une part, le degré d'utilité du chemin projeté, l'importance des ressources que le département, les localités ou les propriétaires intéressés sont en mesure d'y affecter, les difficultés plus ou moins grandes que doit présenter l'exécution des travaux, enfin le produit présumé de la ligne à construire. Ces divers documents devront être adressés à l'administration avec le dossier de chaque affaire, et le décret à intervenir statuera à la fois sur le chiffre de la subvention et sur la déclaration de l'utilité publique de l'entreprise.

Art. 6. — L'art. 6 fixe à un maximun de six millons de francs la somme affectée, chaque année, sur les fonds du trésor, au payement des subventions qui seront allouées par l'Etat. Sans doute, si tous les départements devaient prélever à la fois une part sur ce crédit, la somme attribuée à chacun d'eux serait peu considérable ; mais il y a lieu de penser que tous les départements ne seront pas en mesure de réclamer, à la fois, le bénéfice de l'art. 5 de la loi, et que ce crédit suffira pour subvenir aux premières demandes de subvention qui seront adressées à l'administration. Dans tous les cas, le chiffre du crédit réservé, chaque année, par la loi pour le service des chemins de fer d'intérêt local, indique la mesure dans laquelle ces demandes peuvent se produire utilement.

Art. 7. — D'après l'art. 7, les chemins qui reçoivent une subvention du trésor peuvent seuls être assujettis envers l'Etat à un service gratuit et à une réduction du prix des places. Cette disposition est fondée sur un principe incontestable d'équité. Il n'était pas admissible, en effet, que l'Etat pût réclamer, sur un chemin créé sans son concours, et avec les seules ressources du département, la gratuité de services publics. Mais, du moment où une subvention est allouée, la même considération d'équité permet à l'Etat de stipuler certaines clauses en sa faveur. Toutefois, doit-on conclure de là que toutes les obligations imposées aux grandes compagnies pour le transport des dépêches, des militaires et marins, des prisonniers, etc., doivent être réclamées d'une compagnie locale, sans avoir égard à la proportion qui peut exister entre la charge de ses obligations et le chiffre de la subvention demandée ? Telle n'est pas la pensée de l'administration, qui se réserve d'examiner, dans chaque cas, les propositions que vous aurez à lui soumettre au sujet des exonérations qu'en retour de sa subvention l'Etat pourrait avoir à stipuler à son profit ; il sera statué à cet égard par le décret à intervenir.

Art. 8. — L'art. 8 et dernier ne touche pas à l'intérêt des départements. Il se borne à accorder le bénéfice de l'art. 4 de la loi aux chemins de fer industriels, concédés par l'Etat à des particuliers suivant les formes ordinaires. C'est à vous, monsieur le préfet, qu'il appartiendra de déterminer pour ces chemins de fer, comme pour les chemins d'intérêt local, quels sont les points où les clôtures et les barrières pourront être supprimées, sans qu'il en résulte une atteinte à la sécurité, soit de l'exploitation, soit du public.

Telles sont, monsieur le préfet, les explications qu'il m'a paru utile de vous adresser au sujet de la loi du 12 juillet 1865.

Circulaire du ministre des travaux publics du 11 décembre 1869. — Il importe que l'administration supérieure, qui doit être appelée à se prononcer sur l'utilité publique des lignes projetées et sur la part de subvention à leur allouer sur les fonds du Trésor, soit tenue au courant des diverses phases que peut subir, dans les départements, l'instruction des ces affaires.

C'est pourquoi le ministre des travaux publics prescrit aux préfets de prévenir immédiatement l'administration toutes les fois qu'ils mettent à l'enquête un avant-projet de chemin de fer d'intérêt local.

Loi du 10 août 1871 sur les conseils généraux. (Extrait.) — Art. 46. — Le conseil général statue définitivement sur les objets ci-après désignés.

« Direction des chemins de fer d'intérêt local, mode et conditions de leur construction, traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation ».

Circulaire du ministre de l'intérieur du 8 octobre 1871. (Extrait.) — Aux termes de la loi précédente, le conseil général statue définitivement sur la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de la construction de ces lignes, les dispositions et les traités destinés à en assurer l'exploitation. Ce paragraphe n'a point pour effet d'abroger la loi spéciale du 12 juillet 1865. Il est douteux qu'un chemin de fer d'intérêt local puisse être établi sans qu'il soit nécessaire d'acquérir des terrains par voie d'expropriation : l'entreprise devra donc être déclarée d'utilité publique, et, à ce point de vue, il sera indispensable de recourir à un décret. En outre, comme l'Etat intervient dans l'opération par une subvention fixée au quart, au tiers ou à la moitié de la dépense, suivant le produit du centime dans le département, le gouvernement aura toujours le droit d'examiner le contrat de concession et les conditions du cahier des charges, et, par suite, de refuser son adhésion.

Les dispositions de l'art. 46 ne sauraient

donc être appliquées que dans des cas exceptionnels et qu'autant que le conseil général, renonçant à toute subvention de l'Etat, ouvrirait la voie ferrée sur des terrains dont la cession aurait été opérée à l'amiable.

Circulaire du ministre des travaux publics du 12 août 1873. (Extrait.) — Il est arrivé que, sous le nom d'intérêt local, on a demandé soit des lignes qui, par l'importance des grands centres de population qu'elles desservent, présentent un caractère incontestable d'intérêt général, soit des lignes qui, se prolongeant sur le territoire de plusieurs départements, devaient constituer de véritables réseaux dont la création, à titre d'interêt local, s'éloignait profondément de la pensée qui a dicté la loi de 1865. Déclarer par un simple décret l'utilité publique des chemins de fer qui présentent un tel caractère serait empiéter sur le domaine du pouvoir législatif, qui, seul, aux termes de la loi du 3 mai 1841, confirmée par celle du 27 juillet 1870, doit statuer sur l'exécution des grands travaux publics. Nous avons dû, dans cette question spéciale, nous appuyer tout particulièrement sur la jurisprudence du conseil d'Etat.

Cette jurisprudence a eu également à fixer un point d'une haute importance : c'est la proportion à établir entre le capital actions et le capital obligations. Le titre réprésentatif des obligations des chemins de fer a conquis en France, par la sécurité qui y a toujours été attachée, une popularité et un crédit qu'il importe de sauvegarder, non seulement dans un intérêt d'ordre public, mais aussi pour conserver à l'industrie des chemins de fer les ressources qui seules lui permettront d'achever son œuvre.

Application de la loi de 1865, *jurisprudence*. — La délibération par laquelle un conseil général, usant des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi du 12 juillet 1865, vote la concession d'un chemin de fer d'intérêt local, ne constitue pas une décision administrative susceptible par elle-même d'être attaquée pour excès de pouvoirs devant le conseil d'Etat statuant au contentieux. — 28 avril 1869.

Aux termes de la loi du 12 juillet 1865, c'est le conseil général qui arrête, après instruction préalable par le préfet, la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. — Un concurrent évincé se plaint de ce que le conseil général, après avoir décidé, dans une précédente session, qu'un appel serait fait aux soumissionnaires suivant un programme de conditions exigées et que les soumissions seraient reçues jusqu'à une époque fixée, a admis, dans une session ultérieure, un autre soumissionnaire à réviser les termes de sa soumission qui apportaient de sérieuses modifications aux conditions du programme imposé, et a ensuite accepté cette soumission rectifiée, en violation de l'ordonnance du 4 décembre 1836 et au mépris des droits acquis au requérant par sa propre soumission qui avait été faite régulièrement dans le délai voulu et contenait acceptation de toutes les conditions du programme : ce concurrent évincé demande l'annulation, pour excès de pouvoirs, de la délibération du conseil général qui a concédé ainsi diverses lignes d'intérêt local, et du traité passé entre le département et la compagnie concessionnaire. — Rejet du recours par le motif qu'en faisant publier un programme des conditions dans lesquelles il entendait traiter de la concession de divers chemins de fer d'intérêt local, le conseil général avait voulu faire un appel aux soumissionnaires et non mettre en adjudication la concession; que, dès lors, après avoir reçu les offres des soumissionnaires, il a pu ensuite traiter de la concession avec l'un d'eux, en tenant compte des conditions de capacité et de solvabilité qui lui étaient offertes pour l'exécution du contrat. — 16 février 1870.

Un acte de concession portant que le département fournira gratuitement à la compagnie tous les terrains nécessaires à l'établissement d'un chemin de fer et de ses dépendances, il s'agissait de savoir qui était responsable du dommage causé à une propriété riveraine d'une rue par l'établissement d'un remblai destiné à raccorder cette rue avec un passage à niveau. Le 4 juillet 1873, le conseil d'Etat a décidé que la responsabilité incombait à la compagnie parce qu'il s'agissait d'un travail n'ayant exigé l'expropriation d'aucune parcelle de terrain.

Décret et cahier des charges de la concession d'un chemin de fer d'intérêt local. — Nous avons donné, en traitant des chemins de fer d'intérêt général, le texte complet du cahier des charges d'une de ces lignes. — Le cahier relatif à un chemin de fer d'intérêt local s'écarte peu du précédent.

Aussi ne reproduirons-nous ici que les articles offrant quelque différence avec le type déjà reproduit; pour ceux qui sont identiques, nous en donnerons seulement les numéros.

L'exemple actuel a trait à la déclaration d'utilité publique et à la concession du chemin de fer d'intérêt local de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste.

Décret du 14 *août* 1877, *déclarant l'utilité publique du chemin de fer d'intérêt local de Lyon à Saint-Genix d'Aoste*. — Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement de la section comprise dans le département du Rhône d'un chemin de fer d'intérêt local de

Lyon à Saint-Genix-d'Aoste, avec raccordement à la ligne de Lyon à Genève, à la gare de la Part-Dieu, à Lyon.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution du dit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions de la convention passée, le 30 juin 1877, avec le sieur *Eugène Bachelier*, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation du chemin de fer, et ce capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrain, travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés soit à la banque de France, soit à la caisse des dépôts et consignations, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation du ministre des travaux publics.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1877 et le 30 du mois de juin;

Entre M. *de Vallavielle* (*Achille*), préfet du département du Rhône, agissant au nom du département, en vertu :

1° De la loi du 12 juillet 1865;

2° De la loi du 10 août 1871;

3° Des délibérations du conseil général du Rhône en date des 13 novembre 1811, 4 septembre 1876 et 13 avril 1877;

4° Et de l'approbation de la commission départementale en date du 9 juin 1877;

Et encore en exécution des traités intervenus, sous la date des 23 février 1872 et 28 octobre 1876, entre le département du Rhône et M. *Eugène Bachelier*, constructeur à Lyon,

D'une part,

Et M. *Eugène Bachelier*, constructeur de travaux de chemins de fer, demeurant à Lyon, rue du Gazomètre, n° 16, et faisant élection de domicile, par les présentes, au secrétariat de la préfecture, à Lyon, contractant en son propre et privé nom,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département du Rhône concède, pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du décret déclaratif d'utilité publique, à M. *Eugène Bachelier*, qui l'accepte, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste, par Crémieu et Morestel, pour la partie comprise sur le territoire du département du Rhône. Ce chemin formera le commencement de la ligne de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste, entre Lyon et la limite du département de l'Isère, lequel doit se prolonger dans ce dernier département, par Crémieu et Morestel, jusqu'à Saint-Genix-d'Aoste; il se raccordera, à Lyon, à la gare de la Part-Dieu. La concession de la dite ligne est accordée aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé et des délibérations du conseil général en date des 13 novembre 1871 et 13 avril 1877, et de la commission départementale en date du 9 juin 1877.

Art. 2. — M. *Eugène Bachelier* s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention et à se conformer, pour la construction et l'exploitation du dit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné et des délibérations précitées du conseil général en date des 13 novembre 1871 et 13 avril 1877, et de la commission départementale en date du 9 juin 1877.

Il déclare en outre, ici, avoir une copie certifiée conforme de ces délibérations, dont lecture lui a été faite, et en avoir parfaitement connaissance. Des copies visées par lui des dites délibérations resteront annexées aux présentes.

Art. 3. — Pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer concédé, M. *E. Bachelier* engage sa garantie personnelle, se réservant le droit de former une société anonyme dont le siège sera soit à Lyon, soit à Paris, à laquelle il transférera les droits et obligations résultant de la présente concession, et ce en se conformant aux lois existantes sur la matière.

M. *Bachelier*, tant en son nom personnel qu'au nom de la société à constituer, s'engage, en outre, à ne faire aucune émission publique des titres, actions ou obligations destinées à la constitution du capital social, si ce n'est après l'expiration de deux années révolues, à dater de la mise en exploitation totale de la ligne concédée.

Art. 4. — Ladite concession est donnée sans subvention, et le concessionnaire ne pourra, sous aucun prétexte et à quelque somme que s'élèvent les dépenses de construction et d'exploitation du chemin de fer, rien réclamer au département.

Art. 5. — Le cautionnement est fixé à la somme de 30,000 fr., dont M. *Bachelier* devra justifier la réalisation, conformément aux dispositions de l'art. 68 du cahier des charges,

Art. 6. — La présente convention, comprenant la concession de la ligne entière de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste, pour la partie comprise dans le département du Rhône, remplace les conventions des 23 février 1872 et 28 octobre 1876, relatives aux sections de Lyon-Villeurbanne à Morestel et du pont Lafayette à Lyon-Villeurbanne.

La présente convention ne deviendra définitive qu'après le décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 7. — Les droits d'enregistrement seront à la charge du concessionnaire.

Fait en double expédition, dont un exemplaire ainsi qu'un exemplaire du cahier des charges ont été remis à chacune des parties, en l'hôtel de la préfecture, à Lyon, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé l'écriture ci-dessus

Le Concessionnaire,

Le Préfet du Rhône.

Cahier des charges.

TITRE Ier. — TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de Lyon à Morestel et à Saint-Genix-d'Aoste partira de Lyon, avec raccord, à la gare de la Part-Dieu, sur le chemin de fer de Lyon à Genève; elle passera par ou près Villeurbanne, Décines, Meyzieux, Pusignan, Janneyrias, Pont-de-Chéruy, Crémies, les Tronches, Saint-Hilaire, Trept, Sablonnière, Chassieu, Morestel, Thuellins, Veyrins, les Avesnières et Saint-Genix-d'Aoste.

Art. 2. —

Art. 3. — Le concessionnaire soumettra à l'approbation du préfet les projets définitifs de tous les travaux à entreprendre pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, et ce dans un délai de six mois, à partir du décret d'utilité publique.

Aucun cours d'eau navigable ou non navigable, aucun chemin public appartenant soit à la grande, soit à la petite voirie, ne pourra être modifié ou détourné sans l'approbation de l'autorité compétente.

Les ouvrages à construire à la rencontre du chemin de fer et desdits cours d'eau et des chemins dépendant de la grande voirie ne pourront être entrepris qu'après qu'il aura été reconnu par l'administration supérieure que les dispositions projetées sont de nature à assurer le libre écoulement des eaux et à maintenir une circulation facile.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, pour ce qui concerne la grande voirie et les cours d'eau; à celle du préfet, pour ce qui concerne la petite voirie; le ministre et le préfet prescriront, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit. L'une des expéditions des projets sera remise au concessionnaire avec le visa du ministre ou du préfet, suivant les cas; l'autre demeurera entre les mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. —

Art. 5. —

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,75 au moins.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0m,40, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0m,50 de largeur.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront ju-

gés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 250 mètres. Une partie droite de 60 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 16 millièmes.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles : mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations ou haltes seront établies dans les localités ci-après : Lyon, Villeurbane, Décines, Meyzieux, Pusignan, Janneyrias, Pont-de-Chéruy, Crémieu, les Tronches, Saint-Hilaire, Trept, Sablonnière, Chassieu, Morestel, Thuellins, Veyrins, les Avesnières et Saint-Genix-d'Aoste.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, leur emplacement sera déterminé par le préfet, le concessionnaire entendu, sur l'avis du conseil général du département et après enquête spéciale.

Le nombre de voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises dans la même forme que ci-dessus.

Leur emplacement, ainsi que celui des nouvelles stations, gares et haltes qui seront reconnues nécessaires après la mise en exploitation, seront déterminés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire et l'avis du conseil général du département et après enquête spéciale.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration compétente.

Art. 11. —

Art. 12. —

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45°.

L'administration compétente déterminera, le concessionnaire entendu, ceux des passages à niveau qui devront être munis de barrières simples, avec ou sans portillons, et ceux où il devra être établi des maisons de gardes.

Le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du préfet les projets-types et le mode de manœuvre de ces barrières.

L'administration pourra prescrire de réserver aux abords des passages à niveau, et sur chaque côté, une partie de 10 mètres de longueur, dont la déclivité n'excédera pas vingt millièmes.

Art. 14. —

Art. 15. —

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à deux voies, et 4^m,50 pour les chemins à une voie. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 6 mètres dans le premier cas et de 5^m,50 dans le second. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à 4^m,80. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique. Des niches d'évitement seront ménagées de 50 en 50 mètres.

Art. 17. —

Art. 18. —

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera d'un mètre.

Art. 20. — Partout où le concessionnaire n'en aura pas été dispensé, le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet.

Des clôtures semblables seront établies :

1° Dans toutes les parties contiguës à des chemins publics;

2° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau et des stations, qui seront elles-mêmes entièrement closes.

Art. 21 à 26. —

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. —

Art. 29. —

TITRE II. — ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30. —

Art. 31. —

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles. Elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes, et pourront être à deux étages.

Il y en aura de trois classes au moins :

1° Les voitures de première classe seront couvertes, garnies, fermées à glaces, munies de rideaux;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, munies de rideaux, et auront des banquettes rembourées;

3° Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres, munies soit de rideaux, soit de persiennes, et auront des banquettes à dossier. Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules. Ces compartiments seront chauffés pendant l'hiver de la même manière que les voitures de première classe.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux et des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Le concessionnaire sera tenu de se conformer aux prescriptions des ordonnances, des décrets et des décisions ministérielles et des arrêtés préfectoraux rendus en exécution de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845 et des art. 2 et 4 de la loi du 12 juillet 1865, au sujet de la police et de l'exploitation des chemins de fer.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces prescriptions seront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le minimum et le maximum des vitesses des convois de voyageurs et de marchandises, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. —

TITRE III. — DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35. — La durée de la concession, pour le chemin mentionné à l'art. 1er du présent cahier des charges, commencera à courir à partir de la date du décret qui approuve la présente concession. Elle prendra fin après une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous

les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'expert, et, réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Toutefois, le département ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'Etat serait substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient des lois des 12 juillet 1865 et 10 août 1871 et du présent cahier des charges.

Art. 38 à 40. —

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

Néanmoins, si le concessionnaire encourait la déchéance pour la partie de la ligne située dans le département de l'Isère, cette déchéance serait immédiatement applicable, et sans autres causes, à la partie de la ligne située dans le département du Rhône.

Art. 42 à 50. —

TITRE IV. — Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 52. —

Art. 53. —

TITRE V. — Stipulations relatives a divers services publics.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. —

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, le concessionnaire sera tenu de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie ;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, il sera tenu d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance ;

3° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour le concessionnaire, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations ;

4° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur

service, en se conformant aux règlements de police intérieure du chemin de fer.

Art. 57. — Les dispositions contenues dans les art. 54, 56, 57 et dans le second paragraphe de l'art. 55 ne seront applicables que si le département du Rhône reçoit une subvention du trésor.

Art. 58. — Les bureaux télégraphiques établis dans les stations seront ouverts à la télégraphie privée, si l'administration le décide, et aux conditions qu'elle aura réglées.

Art. 59. —

Art. 60. —

TITRE VI. — Clauses diverses.

Art. 61. — Le gouvernement et le département auront le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas lesdits concessionnaires ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, l'autorité compétente statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Le concessionnaire ne pourra, toutefois, être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids et les dimensions seraient hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toutes les lignes, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage desdites gares, et les redevances à payer par les compagnies nouvelles seront, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir :

Par le préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local ;

Par le ministre, si l'un des deux chemins est d'intérêt général.

Art. 62 à 64. —

Art. 65. — Il pourra être institué près du concessionnaire un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

Art. 66. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Cette somme sera de 60 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Si le concessionnaire ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques, au profit du département.

Art. 68. — Avant la signature de l'acte de

concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 30,000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

Art. 69. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration départementale au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 71. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Le Concessionnaire.

Le Préfet du Rhône.

Énumération de concessions de chemins de fer d'intérêt local. — On trouvera dans les *Annales des ponts et chaussées* de nombreux types de cahiers des charges de chemins de fer d'intérêt local. Nous donnerons ci-après les dates des décrets déclaratifs d'utilité publique, décrets auxquels sont joints les conventions et les cahiers des charges.

4 août 1869. — Chemins de fer d'intérêt local d'Orléans à Rouen.

30 avril 1870. — Chemin d'Orbec à Lisieux.

19 avril 1872. — Chemin de Brou à Saint-Calais.

5 août 1872. — Chemin de Nantes à Paimbœuf.

6 juin 1872. — Chemins du département de l'Oise.

15 décembre 1872. — Chemin de Lyon au faubourg Saint-Just.

15 janvier 1873. — Chemin de Pons à La Tremblade.

2 mai 1873. — Chemin de Laveline à Saint-Dié.

10 juin 1873. — Chemin de Tournon à La Châtre.

10 juin 1873. — Chemin de Vertaizon à Billom.

29 juin 1873. — Chemin de Vouziers à Apremont.

7 juillet 1873. — Chemin d'Ermont à Méry-sur-Oise.

8 août 1873. — Divers chemins de fer dans le département de l'Eure.

8 août 1873. — Divers chemins de fer dans le département de Meurthe-et-Moselle.

11 septembre 1873. — Chemin de fer de Valenciennes à Douzies.

8 octobre 1873. — Chemin de fer de Doullens à la limite du Pas-de-Calais et à Arras.

10 octobre 1873. — Chemin de fer de Lérouville à la limite de la Haute-Marne.

28 octobre 1873. — Chemins de fer dans Maine-et-Loire.

25 octobre 1873. — Chemin de fer de Saint-Lô à Lamballe.

8 janvier 1874. — Chemin de fer de Roanne à Châlon.

13 janvier 1874. — Chemins de fer dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais.

2 février 1874. — Chemin de la Teste à l'étang de Cazeaux.

10 février 1873. — Chemin de Carentan à Carteret.

5 mars 1874. — Chemin de Vézelise à Mirecourt.

27 mars 1874. — Chemin d'Anduze à Lezan.

11 avril 1874. — Chemin de Machecoul à la Roche-sur-Yon.

13 juin 1874. — Chemin de Confolens à Excideuil.

1er août 1874. — Chemin de Satonay à Trévoux.

28 août 1874. — Chemin de Rueil à Marly-le-Roi.

27 novembre 1874. — Chemin de Bapaume à Marcoing.

7 décembre 1874. — Chemin de Boisleux à Marquiou.

11 décembre 1874. — Chemin de Gray à Gy.

12 avril 1875. — Chemin de Miramas à Port-de-Bouc.

15 juin 1875. — Chemin de Moutiers à Albertville.

19 juin 1875. — Chemin de Bayonne à Biarritz.

19 juin 1875. — Chemin de Canaples à Amiens.

3 décembre 1875. — Chemin de Granges à Gérardmer.

24 février 1876. — Chemin de Bully-Grenay à Bryas.

6 avril 1876. — Chemin de Marlieux à Châtillon-sur-Chalaronne.

5 mai 1876. — Chemin de Chérencé-le-Roussel à Montsecret.

3 juin 1876. — Chemin d'Avesnes-le-Comte à Savy-Berlette.

Situation des chemins de fer d'intérêt local, 1er trimestre 1878.

La longueur construite des chemins de fer d'intérêt local, au 1er mars 1878, était de 2,465 kilomètres et la longueur exploitée de 2,097 kilomètres.

Les dépenses connues s'élevaient à 159 millions de francs pour 1,185 kilomètres.

CHEMINS DE FER INDUSTRIELS.

On donne le nom de chemins de fer industriels à des lignes construites en vue, non d'un service public, mais du service d'exploitations industrielles, telles que de grandes usines, des mines, des carrières. Ces lignes sont concédées, en général, aux propriétaires mêmes des exploitations industrielles.

La concession en est faite par l'administration dans les conditions de la loi du 27 juillet 1870, c'est-à-dire par une loi ou par un décret, suivant qu'il s'agit ou non d'embranchements d'une longueur supérieure à 20 kilomètres.

Les départements ne peuvent concéder des chemins de fer industriels au titre de lignes d'intérêt local, puisque ce ne sont pas des voies affectées à un service public.

Cependant, les chemins de fer industriels jouissent du bénéfice de l'art. 4 de la loi du 12 juillet 1865, c'est-à-dire peuvent être dispensés de clôture par autorisation préfectorale.

Le cahier des charges des chemins industriels est à peu près le même que celui des lignes d'intérêt général ou d'intérêt local; nous nous contenterons donc de reproduire les points par lesquels diffèrent le décret déclarant l'utilité publique ainsi que le cahier des charges y annexé.

Décret du 23 *janvier* 1876, *déclarant l'utilité publique d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier les mines de houille de Réty avec le réseau du Nord.*

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement destiné à relier la fosse dite *de la Providence,* exploitée par la compagnie des mines de houille de Réty, Ferques et Hardinghen, à la station de Caffiers, sur la ligne de Boulogne à Calais.

Art. 2. — La compagnie de houille de Réty, Ferques et Hardinghen est autorisée à établir la voie d'embranchement dont il s'agit à ses frais, risques et périls, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges susvisé, lequel restera annexé au présent décret.

Art. 3. — L'embranchement concédé pourra, quant à présent, être exclusivement affecté aux transports des produits des mines de Réty, de Ferques et d'Hardinghen, et la compagnie jouira du bénéfice des dispositions de l'art. 62 du cahier des charges de la compagnie du Nord.

Toutefois, le gouvernement se réserve la faculté d'exiger, dès que la nécessité en sera reconnue, après enquête, l'établissement soit d'un service public de marchandises, soit d'un service de voyageurs et de marchandises, et, dans ce cas, les dispositions des art. 54, 55, 56 et 57 du titre V du cahier des charges susmentionné recevront leur application.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la promulgation du présent décret.

La compagnie sera substituée, pour ces expropriations, aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Cahier des charges joint au décret précédent. Extrait renfermant les articles qui diffèrent de ceux du cahier des charges des lignes d'intérêt général.

Art. 35. — La concession du chemin de fer d'embranchement mentionné à l'art. 1er du présent cahier des charges sera égale au temps restant à courir sur la concession du chemin de fer du Nord et pourra prendre fin, comme celui-ci, le 31 décembre 1950.

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Néanmoins, la compagnie aura le droit de faire transporter ses produits sur le chemin de fer en acquittant seulement les frais de transport et sans supporter le droit de péage.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers,

tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois. l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 53. — Les dispositions du titre IV ne seront appliquées, en ce qui concerne soit le transport des marchandises, soit le transport des voyageurs, que dans le cas où le gouvernement aurait exigé de la compagnie, conformément au § 2 de l'art. 2 du décret de concession, l'établissement d'un service public de marchandises ou de voyageurs.

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Art. 65. — Le chemin de fer sera placé sous la surveillance de l'administration.

Art. 66. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor public, une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

CHEMINS D'EXPLOITATION.

Les chemins d'exploitation ne doivent pas être rangés dans la catégorie des voies publiques; si leur caractère de publicité était reconnu, il faudrait leur donner le nom de chemins *ruraux*.

La dénomination de chemins d'exploitation doit être réservée à ceux qui servent à un ou plusieurs propriétaires pour desservir des habitations ou des usines, pour exploiter un canton de terres, de bois, etc. Ces voies sont une propriété individuelle ou collective, sur laquelle l'administration municipale est sans pouvoir et sans action; à moins de preuve contraire, elles sont présumées appartenir aux riverains.

D'après la loi du 21 juin 1865, les chemins d'exploitation peuvent être l'objet d'une association syndicale.

D'après la circulaire du ministre des travaux publics du 12 août 1865, le terme *chemin d'exploitation* « s'applique exclusivement à des chemins qui ne doivent servir qu'à l'exploitation des propriétés privées. Pour ceux qui ont un caractère public et dont l'administration et la police sont placées dans les attributions de l'autorité municipale, on ne saurait admettre qu'une association syndicale pût se substituer à cette autorité. La loi a eu seulement pour but de faciliter, par la formation d'associations syndicales, l'ouverture des voies d'accès utiles à un certain nombre de propriétaires ».

CHEMINS PUBLICS.

Dans tous les anciens documents le mot *Chemins publics* s'applique aux voies de tout ordre, grandes routes ou traverses de pays à pays. La signification de ce mot, en matière administrative, doit être aujourd'hui considérablement restreinte : les grands chemins s'appellent maintenant routes nationales, départementales, chemins de grande et de moyenne communication ou d'intérêt commun; les voies d'intérêt local comprennent surtout les chemins vicinaux ordinaires, et il ne reste à désigner comme chemins publics que les voies rurales dont la publicité est reconnue.

Quoi qu'il en soit, nous voulons seulement rappeler ici que, d'après la loi des 16-24 août 1790, les autorités municipales sont chargées de veiller à ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, et voies publiques.

Nous traiterons également la question intéressante de savoir quels droits possède le voyageur lorsqu'il se trouve engagé dans un chemin public impraticable.

Chemin public impraticable. — L'art. 41, titre II, de la loi des 28 septembre, 6 octobre 1791, exempte de toute peine le voyageur qui, au cas où un chemin public est impraticable, déclôt le terrain riverain pour s'y faire un passage, et cet article met à la charge de la commune la réparation du préjudice.

Ce droit a été confirmé par des arrêts assez récents de la cour de cassation; il n'a été abrogé par aucune loi postérieure.

Le mot *voyageurs*, dans le sens de l'art. 41 de la loi du 28 septembre 6 octobre 1791, doit s'entendre non seulement des personnes qui parcourent les chemins publics d'une commune dans laquelle elles n'ont pas leur demeure, mais encore des habitants de la commune qui se transportent d'un endroit à l'autre de son territoire. — Le droit consacré par l'art. 41 précité, en faveur des voyageurs qui suivent un chemin public, de se faire un passage sur les champs riverains, si ce chemin est impra-

ticable, n'est pas restreint aux chemins vicinaux proprement dits; il doit être étendu à toute espèce de chemin public et notamment aux chemins ruraux. — Cas., 20 juin 1857.

Le mot voyageur doit être entendu dans le sens le plus général et désigne également le cultivateur entravé dans son exploitation agricole. — Cass., 1er juin 1866.

La cour de cassation justifie comme il suit sa jurisprudence :

« Le voyageur arrêté dans sa course par l'état impraticable du chemin public est, pour continuer sa route, contraint par la nécessité de passer sur le champ riverain, et il est de principe que la force majeure est exclusive de toute contravention ».

Au point de vue pratique, l'application de la loi de 1791 nous paraît prêter à une juste critique : cette loi vise les chemins publics communaux, elle ne s'applique pas aux routes nationales et départementales, puisque ces voies n'appartiennent pas aux communes; il n'y a donc pas de sanction dans le cas où ces routes deviendraient impraticables, et, cependant, elles sont beaucoup plus importantes que des chemins publics ordinaires. Le législateur de 1791 a-t-il supposé que jamais ces routes ne seraient absolument impraticables? ou bien a-t-il employé le mot chemin public dans un sens général, et alors sur qui faire retomber le préjudice causé?

Et de plus, parmi les chemins publics communaux, faut-il compter seulement les chemins vicinaux? Faut-il compter aussi les chemins ruraux?

La cour de cassation dit oui; cependant, les chemins vicinaux ont seuls leurs ressources légales et régulières, et la loi n'a rien prévu dans le budget des communes pour l'entretien des chemins ruraux.

C'est ce qui a conduit la cour de Montpellier à prononcer l'arrêt suivant, du 26 novembre 1873, arrêt qu'il nous a paru intéressant de reproduire :

« Attendu que si l'art. 41 de la loi du 28 septembre 1791 met à la charge de la communauté les dommages et les frais de clôture qui devraient être supportés par le voyageur convaincu d'avoir déclos un champ pour se faire un passage dans sa route, c'est alors seulement qu'il est question d'un chemin public devenu impraticable par la faute de la communauté elle-même; or, la seule faute imputée à la commune de Saint-Chinian est un défaut d'entretien;

« Attendu que le chemin dont il s'agit au procès n'est qu'un simple chemin rural, non porté sur le cadastre, d'une largeur de deux mètres environ et d'un service très restreint;

« Attendu que l'entretien de ces chemins n'est point obligatoire pour les communes : la loi du 21 mai 1836 ne vise dans son article premier que les chemins vicinaux, légalement reconnus; en cas d'insuffisance de leurs ressources ordinaires pour y pourvoir, l'art. 3 leur crée des ressources extraordinaires;

« Attendu qu'en l'absence d'un texte précis, on doit faire appel aux principes du droit commun; or, la commune de Saint-Chinian, propriétaire du sol grevé de la servitude de passage, ne peut certainement rien faire qui tende à en diminuer l'usage ou à le rendre plus incommode (701, Code civil); mais ce n'est point à elle qu'incombe la charge de l'entretien, c'est à celui qui s'en sert. Or, celui auquel est due « la servitude, dit l'art. 697 du Code civil, a le droit de faire tous les ouvrages nécessaires pour en user et pour la conserver. Ces ouvrages sont à ses frais, à moins que le titre d'établissement de la servitude ne dise le contraire. » (Art. 698 du Code civil).

« Attendu que les mots « chemin public » de l'art. 41 de la loi du 28 septembre 1791 étant ainsi rapprochés de l'art. 1er de la loi du 21 mai 1836 et des art, 701, 697, et 698 du Code civil, ne doivent et ne peuvent s'entendre que des chemins vicinaux légalement reconnus;

« Attendu d'ailleurs que la loi du 28 septembre 1791, bien loin d'affaiblir cette interprétation, la confirme, en imposant aux communautés l'obligation de rendre praticables et d'entretenir leurs chemins, l'art. 2 (section 6 des chemins) ne mentionne que les chemins reconnus par le directoire de district pour être nécessaires à la communication des paroisses; cet article dit en même temps qu'il sera pourvu à cette double charge d'entretien et de viabilité par une imposition au marc la livre de la contribution foncière; or, l'obligation de supporter les frais et dommages résultant de l'impraticabilité des chemins est nécessairement corrélative de celle de veiller à leur conservation;

« Attendu que l'adoption d'un principe contraire ayant pour effet de mettre à la charge de la commune de Saint-Chinian l'entretien de tous ses chemins ruraux, ne serait pas seulement préjudiciable à ses intérêts, et créerait pour elle une véritable impossibilité, car ses ressources ne lui permettraient jamais de faire face à une pareille obligation;

« Adoptant au surplus les motifs des premiers juges;

« La cour démet Viste de son appel et le condamne à l'amende et aux dépens.

CHEMINS RURAUX.

Les chemins ruraux sont les voies publiques du dernier ordre, venant après les chemins vicinaux et avant les voies privées d'exploitation.

Les chemins ruraux sont à l'usage de tous; ils donnent accès à un abreuvoir, à un pâturage communal; ils servent à l'exploitation

d'un canton de terres arables, ils relient un hameau à une voie principale. Quelquefois même ce sont de simples sentiers.

On a senti depuis longtemps la nécessité d'assurer la conservation de ces voies utiles à la communauté, de réprimer les usurpations des riverains, et de maintenir aux communes la propriété du sol.

A cet effet, le ministre de l'intérieur a, par une instruction du 16 novembre 1839, prescrit les mesures suivantes :

1° Il est dressé dans chaque commune un état général de tous les chemins publics autres que les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux. Cet état indique pour chaque chemin son numéro d'ordre, sa direction générale et sa dénomination, sa longueur et sa largeur en mètres, en signalant les variations que cette largeur peut présenter;

2° L'état général est déposé pendant un mois à la mairie, où le public est invité, par deux publications successives, à venir en prendre connaissance et à formuler ses observations et réclamations ;

3° L'état est ensuite soumis au conseil municipal, qui donne son avis sur les réclamations présentées, qui indique les chemins à conserver et ceux qui peuvent être supprimés ou aliénés en tout ou en partie;

4° Cette instruction terminée, l'état est transmis au préfet qui, par un arrêté spécial, approuve le tableau des chemins ruraux de la commune. Si quelque question de propriété à été soulevée à propos d'un des chemins, le préfet surseoit à statuer au classement dudit chemin jusqu'à l'époque où les parties auront fait juger leurs prétentions par les tribunaux ordinaires.

Dans la pensée de l'administration, l'arrêté préfectoral approuvant le tableau des chemins ruraux devait faire titre pour la commune. Cette interprétation n'a pas été admise par les tribunaux; l'arrêté de classement est une simple mesure administrative; elle n'est pas sanctionnée par une disposition légale ainsi que celà a lieu pour les chemins vicinaux, et le classement d'un chemin rural n'empêche point la revendication de la propriété du sol par les intéressés; leurs droits restent intacts.

Police des chemins ruraux. — D'après la loi des 16-24 août 1790, les maires sont chargés d'assurer la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques.

La police des chemins ruraux leur appartient donc et ils doivent faire constater par procès-verbal les dégradations, les usurpations y commises ainsi que les obstacles apportés à la liberté de la circulation.

Les contraventions sont relevées par les agents de la commune ayant qualité pour constater les délits ruraux, notamment par les gardes-champêtres.

Les agents voyers ne seraient point compétents pour dresser procès-verbal en matière de chemins ruraux, ce droit ne leur est donné par la loi que pour les chemins vicinaux.

Les procès-verbaux sont déférés aux tribunaux de police; ceux mêmes qui constatent des usurpations ne peuvent être déférés aux conseils de préfecture, à qui la loi accorde seulement le droit de réprimer les usurpations commises sur les chemins classés dans le réseau vicinal.

La peine à appliquer par le juge de police pour contraventions sur les chemins ruraux est celle qu'indique le n° 11 de l'art. 479 du Code pénal; ce n'est point celle de l'art. 471 n° 12. — Cass., 30 décembre 1859.

La peine est applicable même dans le cas où un propriétaire a établi des travaux défensifs sur sa propriété, si ces travaux ont eu pour conséquence les dégradations ou détériorations des chemins publics. — Cass., 30 décembre 1859.

Le juge de police qui constate une usurpation ou détérioration d'un chemin simplement rural ne peut se déclarer incompétent pour ordonner le rétablissement des lieux, comme s'il s'agissait d'un chemin vicinal dont la réparation relève du conseil de préfecture. — Cass., 7 avril 1866.

Entretien des chemins ruraux. — La loi n'a affecté aucune ressource spéciale à l'entretien des chemins ruraux; il n'est pas obligatoire.

Aucune taxe ne peut être imposée à cet effet aux intéressés ou aux riverains; il ne peut être formé d'association syndicale dans ce but comme s'il s'agissait de simples chemins d'exploitation, car les chemins ruraux appartiennent à la communauté entière et non pas à quelques propriétaires.

Mais il va sans dire que lorsque, sur ses ressources générales, la commune a fait face à toutes les dépenses obligatoires, elle peut prélever sur le reste de quoi pourvoir à l'entretien des chemins ruraux. C'est ce qui se pratique dans un grand nombre de communes.

Application des prestations à l'entretien des chemins ruraux. — En principe, les prestations sont entièrement réservées aux chemins vicinaux classés et il n'en peut rien être distrait.

Cependant, il se rencontre des communes possédant un excès de prestations qui seraient utilisées avec avantage sur les chemins ruraux. Une loi du 21 juillet 1870 a permis de le faire, à la condition ; 1° que les communes aient au préalable assuré l'entretien de leur réseau vicinal et fourni aux chemins de grande et de moyenne communication le contingent qui leur est demandé : 2° qu'elles ne reçoivent pour leurs chemins vicinaux aucune subvention de l'Etat ou du département.

Le prélèvement en faveur des chemins ruraux ne peut excéder le tiers des prestations; l'autorisation de l'effectuer est accordée chaque année par le conseil général sur la proposition du conseil municipal.

Les chemins ruraux sont prescriptibles. — Un arrêt de la cour de cassation du 3 mars 1846 a déclaré qu'un chemin communal public est hors du commerce et conséquemment imprescriptible, bien qu'il ne soit pas classé comme chemin vicinal. Depuis cette époque la cour suprême a complètement modifié sa jurisprudence en sens contraire.

Les chemins qui n'ont pas été reconnus ni classés comme chemins vicinaux, tels que les chemins ruraux, les chemins d'exploitation, les sentiers, alors même que l'usage en serait public, sont prescriptibles et dès lors peuvent donner lieu à l'action possessoire. — Cass., 13 novembre 1849.

L'imprescriptibilité admise par l'art. 10 de la loi du 21 mai 1836, à l'égard des chemins vicinaux, ne saurait s'étendre aux chemins ruraux, alors même que ces derniers auraient été classés par l'autorité administrative ; dès lors, c'est à bon droit que le juge de police admet comme excuse légale d'une contravention d'usurpation sur un chemin rural, l'exception de propriété fondée sur un jugement qui maintient le prévenu en possession légale de la partie du chemin rural prétendue usurpée. — Cass., 2 décembre 1860, 5 janvier 1855, 18 février 1869.

Le juge de police doit surseoir à statuer sur l'usurpation poursuivie lorsque le prévenu excipe d'un droit de propriété. — 14 novembre 1861, 19 avril 1855.

En matière d'usurpation sur un chemin public, l'exception de prescription proposée par le contrevenant ne peut être repoussée par l'unique motif que l'usurpation existe au moment du procès-verbal, quant rien ne précise la date du dernier des faits successifs de culture dont chacun pouvait donner lieu à des poursuites. — Cass., 29 mai et 11 avril 1868.

Effets de l'arrêté de classement des chemins ruraux. — L'arrêté préfectoral portant homologation de l'état de classement des chemins ruraux d'une commune n'a pas pour effet d'attribuer au domaine public communal la propriété ou la possession du sol desdits chemins. En conséquence, ledit arrêté ne fait pas obstacle à ce que les particuliers fassent valoir devant l'autorité judiciaire leurs droits à la propriété et à la possession du sol desdits chemins. — Cass., 27 mars 1851, 2 septembre 1862.

Le préfet excède la limite de ses pouvoirs lorsque, contrairement à la délibération du conseil municipal, il ordonne le déplacement d'un chemin vicinal, interdit d'office le passage sur le sol du chemin délaissé, et autorise son incorporation par voie d'échange à la propriété d'un particulier. Il en est de même quand ces mesures s'appliquent à une simple sente, propriété communale régie par les principes du droit commun. — Conseil d'Etat, 7 avril 1859.

Un chemin rural qui s'étend sur le territoire de deux communes peut être supprimé dans l'une d'elles, sans qu'il soit nécessaire de remplir dans l'autre les formalités exigées par la loi du 28 juillet 1824, relative aux chemins vicinaux. Le ministre de l'intérieur agit dans l'exercice de ses pouvoirs de tutelle administrative, lorsqu'il confirme un arrêté du préfet qui approuve une délibération du conseil municipal votant la suppression d'un chemin rural et la cession du sol de ce chemin au profit d'un particulier. — Conseil d'Etat, 5 mai 1865.

Construction le long des chemins ruraux. — Il faut un règlement spécial et explicite pour obliger le propriétaire riverain d'un simple chemin rural à demander autorisation avant d'exécuter une construction le long du chemin. — Cass., 17 août 1865.

Le riverain peut donc construire à ses risques et périls, sauf à l'autorité municipale à le poursuivre s'il commet quelque usurpation ou dégradation.

Est illégal, et dès lors non obligatoire, l'arrêté municipal qui enjoint aux propriétaires de terrains situés sur des chemins *ruraux ou privés*, de laisser à ces chemins, lorsqu'ils voudront clore leurs héritages, une largeur excédant les limites de leurs propriétés. — Cass., 7 juillet 1854.

L'individu poursuivi pour avoir usurpé par des labours sur la largeur d'un chemin public, fixée par arrêté du préfet, ne peut être acquitté par ce motif qu'il n'y avait pas d'abornement préexistant, déterminant la limite du chemin. Le prévenu devait faire fixer par le maire la limite de la voie publique, avant d'entreprendre le travail objet de la poursuite. — Cass., 8 août 1862.

Le préfet excède ses pouvoirs en approuvant un plan d'alignement qui augmente la largeur d'un chemin public rural. L'élargissement d'un semblable chemin ne peut être prescrit en exécution ni de l'art. 52 de la loi du 16 septembre 1807, qui est exclusivement applicable aux rues, ni de l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836, qui statue à l'égard des chemins classés comme vicinaux. — Conseil d'Etat, 2 septembre 1862.

Il n'appartient pas au maire de modifier par un arrêté la largeur attribuée à un chemin rural par le tableau de classement approuvé régulièrement, et le prévenu d'empiétement qui élève l'exception de propriété doit être relaxé de la poursuite, s'il produit une

délibération du conseil municipal qui refuse de défendre à son action et maintient l'ancienne fixation de largeur du chemin rural. — Cass., 30 janvier 1868.

Le juge de simple police saisi d'une contravention d'usurpation sur un chemin public ne peut, sans excès de pouvoir, déclarer après enquête que les travaux dénoncés n'usurpent pas sur la voie publique. La solution de cette question appartient exclusivement à l'autorité administrative, et le juge doit surseoir jusqu'à la décision de cette autorité. — Cass., 1er mars 1877.

Aliénation des chemins ruraux. — Le préfet et le ministre, en autorisant une commune à aliéner aux enchères publiques l'emplacement d'un chemin rural supprimé, font un acte de tutelle administrative qui n'est pas susceptible de recours par la voie contentieuse. — Mais leur décision à cet égard ne fait pas obstacle à ce que des particuliers se pourvoient devant l'autorité judiciaire pour faire décider si, en leur qualité de propriétaires riverains du chemin, ils avaient droit, par préférence, d'en devenir acquéreurs à dire d'experts. — C. d'Et., 18 décembre 1856.

Les chemins publics sont des propriétés communales. Le préfet ne peut ordonner, contrairement à la délibération du conseil municipal, la suppression et la vente d'un chemin public. Il ne peut notamment prescrire la suppression d'un chemin, propriété de deux communes qui en demandent, l'une la conservation, l'autre l'aliénation. — C. d'E., 16 février 1860.

La vente à un particulier par une commune du sol d'un chemin rural, lorsqu'elle a été opérée dans les formes légales et réalisée par une prise de possession, crée au profit de l'acheteur des droits auxquels l'autorité administrative ne peut porter atteinte. Le préfet excède dès lors ses pouvoirs en rapportant, sur la réclamation d'un tiers, l'arrêté par lequel il avait approuvé la délibération du conseil municipal autorisant la vente. — 4 avril 1861.

La cession par une commune à un particulier du sol d'un chemin rural dont la suppression a été prononcée après l'accomplissement de toutes les formalités exigées par la loi, est consommée et ne peut plus être attaquée par les tiers devant l'autorité administrative après que l'acte de cession a été passé et le prix payé. Mais les tiers peuvent, s'ils s'y croient fondés, soutenir devant l'autorité judiciaire que la cession a été irrégulière et doit être considérée comme non avenue, en vertu de l'art. 1596 du Code Napoléon, parce que l'acquéreur du sol était maire de la commune. — C. d'Et., 26 décembre 1862; 7 août 1863.

Lorsqu'un particulier prétend avoir des droits de propriété ou de préemption sur le sol d'un chemin rural dont l'aliénation, décidée par le conseil municipal, a été approuvée par le préfet, c'est à l'autorité judiciaire seule qu'il appartient de prononcer sur ses prétentions. — C. d'Et., 10 mars 1864, 28 novembre 1867.

Les terrains communaux provenant d'un chemin abandonné ne sont pas vendus au plus offrant et dernier enchérisseur, mais sont, aux termes de l'art. 19 de la loi du 21 mai 1836 (dont la disposition édictée pour les chemins vicinaux a été étendue par la jurisprudence aux chemins ruraux), grevés d'un droit de préférence en faveur des propriétaires riverains, et il n'est fait, à cet égard, aucune exception pour les administrateurs des communes.

Reconnaissance de la publicité d'un chemin. — La cour de cassation, dans un arrêt du 15 juillet 1875, a déterminé dans les termes suivants, à qui il appartenait, suivant le cas, de reconnaître la publicité d'un chemin :

« En droit, l'autorité municipale a reçu de l'ensemble de la législation de la matière, spécialement des lois des 16-24 août 1790, 9 ventôse an XIII, 21 mai 1836, 18 juillet 1837, et aussi de l'instruction du ministre de l'intérieur du 16 novembre 1839, la mission, sous le contrôle et l'approbation des préfets, de rechercher (en dehors des chemins vicinaux qui sont soumis à d'autres règles) tous les chemins publics existant, d'en dresser des états descriptifs et de veiller à leur conservation.

« Il est de principe qu'aucune de ces dispositions législatives ne confère aux maires et aux préfets le droit exclusif de reconnaître l'existence de pareils chemins; ce n'est pas l'acte qui la déclare qui crée leur publicité; cette publicité-là est préexistante et résulte de l'état ancien des choses et des lieux, et en conséquence le juge de répression, juge de l'action fondée sur la publicité prétendue du chemin, est aussi le juge de l'exception fondée sur la prétention contraire.

« Mais ce principe ne vaut qu'autant qu'il n'y a pas classement, comme chemin public, du chemin objet de la contestation; il cesse de recevoir application si ce classement a eu lieu par un arrêté municipal pris en conseil et approuvé par le préfet, parce qu'un semblable arrêté, qui rentre dans la compétence et les attributions des municipalités et des préfets, forme sur ce point un obstacle légal à toute décision contraire de la justice répressive.

« Un pareil obstacle ne peut régulièrement cesser d'être que par une réformation de l'arrêté de classement, émanée de l'autorité administrative supérieure, ou bien, au cas où il s'agit d'une question de propriété, par une décision de la justice civile, seule compétente pour le jugement de semblables questions. »

Ainsi, en l'absence de classement par voie

administrative, le juge de police peut trancher par lui-même l'exception de non publicité; au contraire, lorsqu'il existe un arrêté de classement, le juge de police ne peut méconnaître la publicité tant que cet arrêté n'est pas réformé ou qu'un jugement n'est pas intervenu pour attribuer au prévenu la propriété du chemin.

En l'absence de document administratif attribuant à un sentier un caractère public, le juge de police est compétent, sans être obligé de recourir à la preuve testimoniale, pour déclarer, d'après les éléments du débat, si cette voie de communication était privée ou publique, et, par suite, pour acquitter l'individu prévenu d'embarras de la voie publique au moyen d'un barrage posé dans un sentier traversant sa propriété. — Cass., 22 juillet 1858.

Preuves de publicité. — Il est évident que les chemins ruraux ont été presque tous, à l'origine, une propriété particulière; aussi, la cour de cassation a-t-elle admis, 29 novembre 1865, 15 janvier 1868, la présomption que celui dont l'héritage est traversé par un chemin rural est propriétaire du sol du dit chemin; mais ce n'est point là une présomption légale susceptible d'être détruite seulement par des titres ou par les prescriptions; c'est une présomption simple qui peut être combattue par toute présomption contraire.

Mais, lorsqu'elle n'est pas annulée par une présomption ou une preuve contraire, la présomption de propriété établie en faveur du propriétaire riverain, conformément à l'art. 546 du Code civil, suffit pour établir le droit de ce propriétaire.

A défaut de titres, la publicité d'un terrain peut résulter des faits:

Il faut que le chemin soit fréquenté par la généralité des habitants et non par une partie d'entre eux, et que cette fréquentation ait lieu dans un but public.

Il faut que l'autorité municipale ait exercé sur le chemin des actes de voirie et de surveillance qui montrent bien que la commune entendait posséder *animo domini* le sol même du chemin.

Il ne suffit pas que la fréquentation et les actes de voirie ou de surveillance aient été intermittents; il est nécessaire qu'ils se soient prolongés assez longtemps pour constituer la prescription.

L'indication des chemins ruraux sur le cadastre, sur de vieux plans et de vieux titres peut, dans certains cas, établir une présomption de publicité, mais ne peut être invoquée comme preuve. Il en est de même du tableau de classement des chemins publics de la commune.

On ne pourra considérer comme publics des chemins accidentels, sans assiette fixe, faisant double emploi avec un chemin voisin, quoique ce dernier offre un plus long parcours; on sait, en effet, avec quelle facilité se forment dans les campagnes les sentiers et raccourcis à travers champs; il ne faut pas que la tolérance passagère du propriétaire tourne à son détriment.

Tels sont les principes généraux reconnus par la cour de cassation dans ses arrêts des 20 juin 1870, 9 février 1870, 29 août 1865, 15 juin 1868, 28 mai 1873, 9 décembre 1874, 2 février et 23 juin 1874.

Par qui l'action possessoire peut-elle être intentée ? — Le riverain d'un chemin communal a sur ce chemin des droits qu'il tient de la situation des lieux et de la loi; il est donc recevable à intenter, en son propre et privé nom, une action possessoire contre l'auteur du trouble, et il n'a pas besoin, pour défendre son droit à l'usage de ce chemin, d'emprunter l'action de la commune, dans les termes de l'art. 49 de la loi du 18 juillet 1837. — Cass., 5 janvier 1869.

Il peut réclamer non seulement des dommages-intérêts, mais encore l'exécution de mesures destinées à faire cesser le trouble apporté à sa jouissance. — Cass., 30 juillet 1873.

Lorsqu'un chemin est classé comme public, c'est au particulier qui en revendique la propriété privée à faire la preuve de son droit. — Cass., 24 mai 1869.

CHEMINS VICINAUX.

Définition. — Un chemin vicinal est un chemin public, classé comme vicinal, construit et entretenu avec les ressources spéciales mises à la disposition des communes par la loi du 21 mai 1836, notamment avec la prestation en nature.

Le chemin vicinal correspond à la *via vicinalis* du droit romain, à l'ancienne *traverse ;* c'est le chemin qui relie les bourgs entre eux ou les hameaux à leur centre. Ces voies, dit un ancien jurisconsulte, « sont de la catégorie des choses qui sont hors de commerce, dont, partant, la propriété n'appartient à aucun, mais l'usage est à chacun : qui pour cette cause sont appelées publiques ; et, par conséquent, la garde d'icelles appartient au prince souverain, non comme icelles étant de son domaine, mais comme lui étant gardien et conservateur du bien public. »

Il existe trois espèces de chemins vicinaux :

1° Le chemin vicinal ordinaire ou de petite communication, qui ne dépend que de la commune ;

2° Le chemin de grande communication, qui, en fait, doit être assimilé à la route départementale;

3° Le chemin d'intérêt commun ou de moyenne communication, qui intéresse deux ou plusieurs communes, sans avoir toutefois l'importance du chemin de grande communication.

I. Législation des chemins vicinaux.

Loi du 9 ventôse an XIII, relative aux plantations des grandes routes et des chemins vicinaux. (Extrait.) — Art. 6. — L'administration publique fera rechercher et reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux, et fixera, d'après cette reconnaissance, leur largeur, suivant les localités, sans pouvoir cependant, lorsqu'il sera nécessaire de l'augmenter, la porter au delà de 6 mètres, ni faire aucun changement aux chemins vicinaux qui excèdent actuellement cette dimension.

Art. 7. — A l'avenir, nul ne pourra planter sur le bord des chemins vicinaux, même dans sa propriété, sans leur conserver la largeur qui leur a été fixée en exécution de l'article précédent.

Art. 8. — Les poursuites en contravention aux dispositions de la présente loi seront portées devant les conseils de préfecture, sauf le recours au conseil d'Etat.

Loi du 28 juillet 1824, relative aux chemins vicinaux. — Cette loi a été refondue et abrogée par la loi du 21 mai 1836; nous n'avons donc pas à la reproduire en entier, nous donnerons seulement les deux articles qui subsistent :

Art. 1er. — Les chemins reconnus, par un arrêté du préfet sur une délibération du conseil municipal, pour être nécessaires à la communication des communes, sont à la charge de celles sur le territoire desquelles ils sont établis, sauf le cas prévu par l'art. 9 ci-après.

Art. 10. — Les acquisitions, aliénations et échanges ayant pour objet les chemins communaux, seront autorisés par arrêtés des préfets en conseil de préfecture, après délibération des conseils municipaux intéressés, et après enquête *de commodo et incommodo*, lorsque la valeur des terrains à acquérir, à vendre ou à échanger, n'excédera pas 3,000 francs.

Seront aussi autorisés par les préfets, dans les mêmes formes, les travaux d'ouverture et d'élargissement desdits chemins, et l'extraction des matériaux nécessaires à leur établissement, qui pourront donner lieu à des expropriations pour cause d'utilité publique, en vertu de la loi du 8 mars 1810, lorsque l'indemnité due aux propriétaires pour les terrains ou pour les matériaux n'excédera pas la même somme de 3,000 francs.

Loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux.

Section Ire. — *Chemins vicinaux.*

Art. 1er. — Les chemins vicinaux légalement reconnus sont à la charge des communes, sauf les dispositions de l'art. 7 ci-après.

Art. 2. — En cas d'insuffisance des ressources ordinaires des communes, il sera pourvu à l'entretien des chemins vicinaux à l'aide, soit de prestations en nature, dont le maximum est fixé à trois journées de travail, soit de centimes spéciaux en addition au principal des quatre contributions directes, et dont le maximum est fixé à cinq.

Le conseil municipal pourra voter l'une ou l'autre de ces ressources, ou toutes les deux concurremment.

Le concours des plus imposés ne sera pas nécessaire dans les délibérations prises pour l'exécution du présent article.

Art. 3. — Tout habitant, chef de famille ou d'établissement, à titre de propriétaire, de régisseur, de fermier ou de colon partiaire, porté au rôle des contributions directes, pourra être appelé à fournir chaque année une prestation de trois jours :

1° Pour sa personne et pour chaque individu mâle valide, âgé de dix-huit ans au moins et de soixante ans au plus, membre ou serviteur de la famille et résidant dans la commune;

2° Pour chacune des charrettes ou voitures attelées, et, en outre, pour chacune des bêtes de somme, de trait, de selle, au service de la famille ou de l'établissement dans la commune.

Art. 4. — La prestation sera appréciée en argent, conformément à la valeur qui aura été attribuée annuellement pour la commune à chaque espèce de journée par le conseil général, sur les propositions des conseils d'arrondissement.

La prestation pourra être acquittée en nature ou en argent, au gré du contribuable. Toutes les fois que le contribuable n'aura pas opté dans les délais prescrits, la prestation sera de droit exigible en argent.

La prestation non rachetée en argent pourra être convertie en tâches, d'après les bases et évaluations de travaux préalablement fixées par le conseil municipal.

Art. 5. — Si le conseil municipal, mis en demeure, n'a pas voté, dans la session désignée à cet effet, les prestations et centimes nécessaires, ou si la commune n'en a pas fait emploi dans les délais prescrits, le préfet pourra, d'office, soit imposer la commune dans les limites du maximum, soit faire exécuter les travaux.

Chaque année, le préfet communiquera au conseil général l'état des impositions établies d'office et en vertu du présent article.

Art. 6. — Lorsqu'un chemin vicinal inté-

ressera plusieurs communes, le préfet, sur l'avis des conseils municipaux, désignera les communes qui devront concourir à sa construction ou à son entretien, et fixera la proportion dans laquelle chacune d'elles y contribuera.

SECTION II. — *Chemins vicinaux de grande communication.*

Art. 7. — Les chemins vicinaux peuvent, selon leur importance, être déclarés chemins vicinaux de grande communication par le conseil général, sur l'avis des conseils municipaux, des conseils d'arrondissement, et sur la proposition du préfet.

Sur les mêmes avis et proposition, le conseil général détermine la direction de chaque chemin vicinal de grande communication, et désigne les communes qui doivent contribuer à sa construction ou à son entretien.

Le préfet fixe la largeur et les limites du chemin, et détermine annuellement la proportion dans laquelle chaque commune doit concourir à l'entretien de la ligne vicinale dont elle dépend ; il statue sur les offres faites par les particuliers, associations de particuliers ou de communes.

Art. 8. — Les chemins vicinaux de grande communication, et, dans des cas extraordinaires, les autres chemins vicinaux, pourront recevoir des subventions sur les fonds départementaux.

Il sera pourvu à ces subventions au moyen des centimes facultatifs ordinaires du département, et de centimes spéciaux votés annuellement par le conseil général.

La distribution des subventions sera faite, en ayant égard aux ressources, aux sacrifices et aux besoins des communes, par le préfet, qui en rendra compte, chaque année, au conseil général.

Les communes acquitteront la portion des dépenses mise à leur charge au moyen de leurs revenus ordinaires, et, en cas d'insuffisance, au moyen de deux journées de prestations sur les trois journées autorisées par l'art. 2, et des deux tiers des centimes votés par le conseil municipal en vertu du même article.

Art. 9. — Les chemins vicinaux de grande communication sont placés sous l'autorité du préfet. Les dispositions des art. 4 et 5 de la présente loi leur sont applicables.

Dispositions générales. — Art. 10. — Les chemins vicinaux reconnus et maintenus comme tels sont imprescriptibles.

Art. 11. — Le préfet pourra nommer des agents voyers.

Leur traitement sera fixé par le conseil général.

Ce traitement sera prélevé sur les fonds affectés aux travaux.

Les agents voyers prêteront serment ; ils auront le droit de constater les contraventions et délits et d'en dresser des procès-verbaux.

Art. 12. — Le maximum des centimes spéciaux qui pourront être votés par les conseils généraux, en vertu de la présente loi, sera déterminé annuellement par la loi de finances.

Art. 13. — Les propriétés de l'Etat, productives de revenus, contribueront aux dépenses des chemins vicinaux dans les mêmes proportions que les propriétés privées, et d'après un rôle spécial dressé par le préfet.

Les propriétés de la couronne contribueront aux mêmes dépenses, conformément à l'art. 13 de la loi du 2 mars 1832.

Art. 14. — Toutes les fois qu'un chemin vicinal, entretenu à l'état de viabibité par une commune, sera habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute entreprise industrielle appartenant à des particuliers, à des établissements publics, à la couronne ou à l'Etat, il pourra y avoir lieu à imposer aux entrepreneurs ou propriétaires, suivant que l'exploitation ou les transports auront eu lieu pour les uns ou les autres, des subventions spéciales, dont la quotité sera proportionnée à la dégradation extraordinaire qui devra être attribuée aux exploitations.

Ces subventions pourront, au choix des subventionnaires, être acquittées en argent ou en prestations en nature, et seront exclusivement affectées à ceux des chemins qui y auront donné lieu.

Elles seront réglées annuellement, sur la demande des communes, par les conseils de préfecture, après des expertises contradictoires, et recouvrées comme en matière de contributions directes.

Les experts seront nommés suivant le mode déterminé par l'art. 17 ci-après.

Ces subventions pourront aussi être déterminées par abonnement : elles seront réglées, dans ce cas, par le préfet, en conseil de préfecture.

Art. 15. — Les arrêtés du préfet portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent.

Le droit des propriétaires riverains se résout en une indemnité, qui sera réglée à l'amiable ou par le juge de paix du canton, sur le rapport d'experts nommés conformément à l'art. 17.

Art. 16. — Les travaux d'ouverture et de redressement des chemins vicinaux seront autorisés par arrêté du préfet.

Lorsque, pour l'exécution du présent arti-

cle, il y aura lieu de recourir à l'expropriation, le jury spécial chargé de régler les indemnités ne sera composé que de quatre jurés. Le tribunal d'arrondissement, en prononçant l'expropriation, désignera, pour présider et diriger le jury, l'un de ses membres ou le juge de paix du canton. Ce magistrat aura voix délibérative en cas de partage.

Le tribunal choisira, sur la liste générale prescrite par l'art. 29 de la loi du 7 juillet 1833, quatre personnes pour former le jury spécial, et trois jurés supplémentaires. L'administration et la partie intéressée auront respectivement le droit d'exercer une récusation péremptoire.

Le juge recevra les acquiescements des parties.

Son procès-verbal emportera translation définitive de propriété.

Le recours en cassation, soit contre le jugement qui prononcera l'expropriation, soit contre la déclaration du jury qui réglera l'indemnité, n'aura lieu que dans les cas prévus et selon les formes déterminées par la loi du 7 juillet 1833.

Art. 17. — Les extractions de matériaux, les dépôts ou enlèvements de terre, les occupations temporaires de terrains, seront autorisés par arrêté du préfet, lequel désignera les lieux ; cet arrêté sera notifié aux parties intéressées au moins dix jours avant que son exécution puisse être commencée.

Si l'indemnité ne peut être fixée à l'amiable, elle sera réglée par le conseil de préfecture, sur le rapport d'experts nommés, l'un par le sous-préfet et l'autre par le propriétaire.

En cas de discord, le tiers-expert sera nommé par le conseil de préfecture.

Art. 18. — L'action en indemnité des propriétaires pour les terrains qui auront servi à la confection des chemins vicinaux et pour extraction de matériaux, sera prescrite par le laps de deux ans.

Art. 19. — En cas de changement de direction ou d'abandon d'un chemin vicinal, en tout ou partie, les propriétaires riverains de la partie de ce chemin qui cessera de servir de voie de communication pourront faire leur soumission de s'en rendre acquéreurs, et d'en payer la valeur, qui sera fixée par des experts nommés dans la forme déterminée par l'art. 17.

Art. 20. — Les plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats, marchés, adjudications de travaux, quittances et autres actes ayant pour objet exclusif la construction, l'entretien et la réparation des chemins vicinaux, seront enregistrés moyennant le droit fixe de 1 franc.

Les actions civiles intentées par les communes ou dirigées contre elles, relativement à leurs chemins, seront jugées comme affaires sommaires et urgentes, conformément à l'art. 405 du Code de procédure civile.

Art. 21. — Dans l'année qui suivra la promulgation de la présente loi, chaque préfet fera, pour en assurer l'exécution, un règlement qui sera communiqué au conseil général, et transmis avec ses observations, au ministre de l'intérieur, pour être approuvé, s'il y a lieu.

Ce règlement fixera, dans chaque département, le maximum de la largeur des chemins vicinaux ; il fixera, en outre, les délais nécessaires à l'exécution de chaque mesure, les époques auxquelles les prestations en nature devront être faites, le mode de leur emploi ou de leur conversion en tâches, et statuera, en même temps, sur tout ce qui est relatif à la confection des rôles, à la comptabilité, aux adjudications et à leur forme, aux alignements, aux autorisations de construire le long des chemins, à l'écoulement des eaux, aux plantations, à l'élagage, aux fossés, à leur curage, et à tous autres détails de surveillance et de conservation.

Art. 22. — Toutes les dispositions de lois antérieures demeurent abrogées en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi.

Nota. — La loi du 10 août 1871 a modifié les art. 6, 7, 8, 11, 14, 15, 16 de la loi précédente, en transférant au conseil général pour les chemins de grande et de moyenne communication, et à la commission départementale pour les chemins vicinaux ordinaires, les pouvoirs qui auparavant appartenaient aux préfets.

Loi du 8 juin 1864. — *Rues formant le prolongement des chemins vicinaux; lois et règlements à appliquer.*

Art. 1. — Toute rue qui est reconnue, dans les formes légales, être le prolongement d'un chemin vicinal, en fait partie intégrante et est soumise aux mêmes lois et règlements.

Art. 2. — Lorsque l'occupation de terrains bâtis est jugée nécessaire pour l'ouverture, le redressement ou l'élargissement immédiat d'une rue formant le prolongement d'un chemin vicinal, l'expropriation a lieu conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, combinées avec celles des cinq derniers paragraphes de l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836.

Il est procédé de la même manière lorsque les terrains bâtis sont situés sur le parcours d'un chemin vicinal en dehors des agglomérations communales.

Loi du 11 juillet 1868, *relative à l'achèvement des chemins vicinaux et à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution.*

Art. 1. — Une subvention de 100 millions, payable en dix annuités, à partir de 1869, est

accordée aux communes pour faciliter l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, dont la longueur kilométrique aura été approuvée, pour chaque département, par un arrêté du ministre de l'intérieur, avant la répartition de la première annuité.

Art. 2. — Chaque annuité sera répartie entre les départements par un décret délibéré en conseil d'Etat, en ayant égard aux besoins, aux ressources et aux sacrifices des communes et des départements.

Un dixième pourra être réservé pour être appliqué directement, après avis de la section de l'intérieur du conseil d'Etat, aux besoins exceptionnels dans les départements dont le centime est d'un produit inférieur à 20,000 francs.

Dans chaque département, la subvention de l'Etat et celle du département seront réparties entre les communes par le conseil général, sur la proposition du préfet et suivant les bases indiquées par le § 1 du présent article.

Art. 3. — Dans les communes dont les charges extraordinaires excèdent dix centimes, les conseils municipaux pourront, pendant la période d'exécution de la présente loi, opter entre une quatrième journée de prestation et les trois centimes extraordinaires autorisés par l'art. 3 de la loi du 24 juillet 1867.

Art. 4. — Une nouvelle subvention de 15 millions est affectée, en dix ans, à partir de 1869, à l'achèvement des chemins vicinaux actuellement désignés comme chemins d'intérêt commun.

Chaque annuité sera répartie entre les départements et les communes, conformément aux §§ 1 et 3 de l'art. 2 de la présente loi.

Art. 5. — Dans les départements dont le centime est d'un produit inférieur à 20,000 francs, le conseil général pourra appliquer aux chemins vicinaux de grande communication la moitié des subventions accordées en vertu du § 1er de l'art. 2 et de l'art. 4 de la présente loi; la délibération qu'il aura prise à cet effet ne sera exécutoire qu'après avoir été approuvée par décret impérial.

Art. 6. — Il est créé, sous la garantie de l'Etat, une caisse des chemins vicinaux, chargée de faire, pendant dix ans, aux communes dûment autorisées à emprunter, les avances nécessaires pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires.

Ces avances ne pourront excéder la somme de 200 millions, dont la répartition entre les départements sera faite et pourra être modifiée par un décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 7. — Les départements dont les conseils généraux en feraient la demande peuvent emprunter à ladite caisse aux lieu et place des communes qui ne pourraient user de la faculté ouverte par l'article précédent; les emprunts contractés dans ces conditions ne pourront, en aucun cas, être affectés à la subvention que les départements accorderont aux chemins vicinaux ordinaires.

Les départements dont le centime est d'un produit inférieur à 20,000 francs pourront emprunter à la même caisse les sommes nécessaires pour l'achèvement des chemins vicinaux de grande communication actuellement classés et celui des chemins vicinaux d'intérêt commun désignés dans l'art. 4 de la présente loi.

La délibération que le conseil général aura prise à cet effet ne sera exécutoire qu'après avoir été approuvée par décret impérial.

Art. 8. — La caisse des chemins vicinaux est gérée par l'administration de la caisse des dépôts et consignations; elle pourvoira aux dépenses prévues par les articles précédents au moyen de la partie disponible des fonds déposés par les communes et établissements publics au trésor et à la caisse des dépôts et consignations.

En cas de besoin, elle pourra être autorisée par un décret impérial à créer et à émettre des titres négociables portant intérêt, amortissables en trente années, dans la forme et aux conditions qui auront été approuvées par le ministre des finances.

Art. 9. — Les communes et les départements seront libérés de ces avances par le payement de trente annuités de quatre pour cent des sommes empruntées.

Il sera tenu compte à la caisse, par le trésor, tant de la dépense complémentaire d'amortissement que des divers frais de gestion de la caisse.

Art. 10. — Chaque année, le ministre de l'intérieur et le ministre des finances rendront compte à l'empereur de la distribution des subventions, de la marche des travaux, des opérations de la caisse, dans un rapport qui sera communiqué au Sénat et au Corps législatif.

Loi du 21 juillet 1870. — *Application aux chemins ruraux de l'excédant des prestations.*

Article unique. — Les communes dans lesquelles les chemins vicinaux classés sont entièrement terminés pourront, sur la proposition du conseil municipal et après autorisation du conseil général, appliquer aux chemins publics ruraux l'excédant de leurs prestations disponibles, après avoir assuré l'entretien de leurs chemins vicinaux, et fourni le contingent qui leur est assigné pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun.

Toutefois, elles ne pourront jouir de cette faculté que dans la limite maximum du tiers des prestations et lorsque, en outre, elles ne reçoivent, pour l'entretien de leurs chemins

vicinaux ordinaires, aucune subvention de l'Etat ou du département.

Loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux. — *Extrait relatif aux chemins vicinaux.*

Art. 44. — Le conseil général opère la reconnaissance, détermine la largeur et prescrit l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun.

Les délibérations qu'il prend à cet égard produisent les effets spécifiés aux art. 15 et 16 de la loi du 21 mai 1836.

Art. 46. — Le conseil général statue définitivement sur les objets ci-après désignés, savoir :

Classement et direction des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun; désignation des communes qui doivent concourir à la construction et à l'entretien desdits chemins, et fixation du contingent annuel dechaque commune; le tout sur l'avis des conseils compétents;

Répartition des subventions accordées, sur les fonds de l'Etat et du département, aux chemins vicinaux de toute catégorie;

Désignation des services auxquels sera confiée l'exécution des travaux sur les chemins de grande communication et d'intérêt commun, et mode d'exécution des travaux à la charge du département;

Taux de la conversion en argent des journées de prestation;

Offres faites par les communes, les associations ou les particuliers, pour concourir à des dépenses quelconques d'intérêt départemental.

Art. 81. — La commission départementale, après avoir entendu l'avis ou les propositions du préfet, répartit les fonds provenant du rachat des prestations en nature sur les lignes que ces prestations concernent.

Art. 86. — La commission départementale prononce, sur l'avis des conseils municipaux, la déclaration de vicinalité, le classement, l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux ordinaires, la fixation de la largeur et de la limite desdits chemins.

Elle exerce à cet égard les pouvoirs conférés au préfet par les art. 15 et 16 de la loi du 21 mai 1836.

Elle approuve les abonnements relatifs aux subventions spéciales pour la dégradation des chemins vicinaux, conformément au dernier paragraphe de l'art. 14 de la même loi.

Loi du 25 juillet 1873, *portant modification des art. 1, 4, 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868.*

Art. 1. — La subvention annuelle de 10 millions accordée par l'art. 1 de la loi du 11 juillet 1868 pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires, et celle de 1,500,000 fr. attribuée par l'art. 4 de la même loi au service des chemins d'intérêt commun, sont réduites, la première à 5 millions, la seconde à 750,000 francs.

Ces subventions seront inscrites pendant dix ans, à partir de 1874, au budget du ministère de l'intérieur.

Art. 2. — La durée de la période déterminée par les art. 6 et 7 de la loi du 11 juillet 1868, pour les prêts à consentir par la caisse des chemins vicinaux aux communes et aux départements, est prolongée de cinq ans.

A partir du 1er janvier 1874 et jusqu'au 31 décembre 1883, le montant de ces prêts ne pourra excéder 14 millions par an.

Toutefois, si pendant une des années de cette période, les prêts consentis par la caisse des chemins vicinaux n'atteignaient pas le maximum de 14 millions, la somme disponible pourrait être reportée sur l'année suivante.

Observation. — D'après la loi précédente, la période des subventions créées par l'Etat et les départements, en vertu de la loi du 11 juillet 1868, devait prendre fin au 31 décembre 1883 et durer quinze années au lieu de dix années, laps de temps primitivement prévu. Les ressources budgétaires ayant permis en 1876 de doubler la subvention de l'Etat, c'est-à-dire de rétablir pour une année la proportion ancienne, il en résulte que la période d'exécution de la loi du 11 juillet 1868 se trouve ramenée à quatorze ans et doit, par conséquent, prendre fin le 31 décembre 1882.

Loi du 10 avril 1879. — *Relative à une dotation nouvelle de 300 millions pour la caisse des chemins vicinaux.*

Art. 1er. — La dotation de la caisse des chemins vicinaux, instituée par la loi du 11 juillet 1868, est augmentée de trois cents millions (300,000,000 fr.), payables à partir de 1879, en douze annuités, les quatre premières de seize millions, les sept suivantes de trente millions, et la dernière de vingt-six millions.

Si, pendant une année de la période, les prêts consentis n'atteignaient pas le maximum de l'annuité correspondante, la somme disponible pourrait être reportée à l'année suivante.

Art. 2. — L'art. 7 de la loi du 11 juillet 1868 est abrogé. La caisse est ouverte aux départements comme aux communes, dans les conditions stipulées par les art. 6, 8 et 9 de ladite loi et par l'art. 3 ci-après.

Art. 3. — La nouvelle dotation de 300 millions est ainsi attribuée :

1° Deux cents millions à l'achèvement des chemins de grande communication et d'in-

térêt commun actuellement classés, et des chemins vicinaux ordinaires compris dans le réseau subventionné. Continueront à compter dans ce réseau, sous la condition qu'ils n'y soient pas remplacés, les chemins ou portions de chemins classés dans une catégorie supérieure ;

2° Soixante millions aux chemins de grande communication et d'intérêt commun et aux chemins vicinaux ordinaires autres que ceux ci-dessus spécifiés.

Le décret portant répartition de ces avances pourra en réserver une part applicable au rachat des ponts à péage dépendant des chemins vicinaux de toute catégorie.

La réalisation des emprunts imputables sur les fonds montionnés aux paragraphes 1er et 2 du présent article, ne sera autorisée par le ministre de l'intérieur que sur la justification, par les départements et les communes, qu'ils consacrent à la vicinalité la totalité des ressources spéciales mises à leur disposition.

En outre, dans le cas prévu par le premier alinéa du paragraphe 2, les communes ou les départements empruntant pour elles devront justifier qu'elles sont en mesure de construire et d'entretenir les chemins désignés au paragraphe 1er, ainsi que ceux auxquels les emprunts seraient destinés ;

3° Quarante millions sont affectés aux communes et aux départements de l'Algérie pour l'achèvement des chemins de grande communication, d'intérêt commun et vicinaux ordinaires, dont la longueur kilométrique aura été approuvée, pour chaque département, par un arrêté du ministre de l'intérieur, avant la répartition de la première annuité.

Art. 4. — Il sera rendu compte, chaque année, au président de la République, de la marche des travaux et de la situation de la caisse, dans un rapport qui sera communiqué au Sénat et à la Chambre des députés.

Circulaire du ministre des travaux publics du 12 avril 1879. — *Commentaire de la loi précédente.*

Monsieur le préfet, la dotation de 200 millions attribuée à la caisse des chemins vicinaux, par la loi du 11 juillet 1868, se trouvant entièrement engagée, de nombreuses demandes d'emprunt, formées depuis un an par des départements et des communes, avaient dû être ajournées. Les ressources qui viennent d'être créées, par la loi du 10 avril, auront pour effet de donner une nouvelle impulsion aux travaux de construction des chemins vicinaux, et il importe que vous vous rendiez un compte exact des intentions du législateur, afin de juger de l'emploi que vous pourrez faire de ces ressources pour votre département, de préparer les propositions que vous aurez à présenter au conseil général et de donner ensuite à cette assemblée les renseignements qui lui seront nécessaires.

Tel est l'objet des présentes instructions.

I. — *Réseau de 1868.*

La loi du 10 avril est destinée, avant tout, à assurer, sinon l'achèvement complet, tout au moins l'active continuation du réseau de 1868. On avait attribué à ce réseau une subvention de 115 millions et des avances au taux de 4 p. 100, amortissement compris. Il restait encore à distribuer, jusqu'au 31 décembre 1882, 23 millions de subventions, en y comprenant l'annuité de 1879, tandis que la caisse des avances se trouvait épuisée. Or, ainsi que l'a justement fait remarquer à la tribune de la Chambre des députés l'honorable M. Raymond Bastid, président et rapporteur de la commission, les avances de la caisse des chemins vicinaux constituent, bien plus encore que la subvention, l'élément essentiel de l'œuvre entreprise en 1868. Ce sont les avances à un faible intérêt, remboursables à long terme, qui rendent immédiatement utilisables les sacrifices annuels des communes et des départements; à défaut d'avances, les travaux se trouveraient arrêtés sur un grand nombre de points. Une nouvelle dotation de 200 millions a donc été créée pour prévenir cette suspension des travaux.

Telle est l'économie de la première partie de la loi. Mais, en conservant les bases essentielles de l'opération entreprise en 1868, on a cherché à y apporter certaines améliorations de détail. Tous les départements, quel que soit le chiffre de leur centime, auront la faculté d'emprunter pour achever leurs chemins de grande et de moyenne communication; de plus, les chemins vicinaux ordinaires pourront être classés dans des catégories supérieures sans perdre leurs droits aux subventions et aux avances. L'importance de cette dernière disposition ne vous échappera pas. Beaucoup de conseils généraux ont dû, en effet, ajourner des classements importants. Ils ont reculé devant cette mesure, parce que les chemins devaient perdre, en même temps que leur caractère de chemins vicinaux ordinaires, la part qui leur revenait dans les subventions. Ils auront toute liberté aujourd'hui pour procéder à ces utiles opérations. Les mesures de comptabilité auxquelles elles donneront lieu vous seront ultérieurement indiquées.

II. — *Nouveau réseau.*

Après avoir assuré la continuation des travaux de construction du réseau de 1868, la loi du 10 avril a voulu faciliter la construction des chemins qui, n'ayant pas été compris dans ce réseau, seraient aujourd'hui ou ultérieurement reconnus indispensables. Ces chemins forme-

ront un nouveau réseau distinct du premier en ce qu'il ne recevra pas de subventions et qu'il ne sera pas limité à une longueur kilométrique déterminée. Les débats qui se sont produits dans le sein de la commission parlementaire et à la Chambre déterminent d'une manière très nette le caractère des dispositions de la loi à cet égard. On peut les résumer ainsi qu'il suit :

Le nouveau réseau est réservé aux départements et aux communes qui justifieront de ressources suffisantes pour achever le réseau de 1868 et construire les nouveaux chemins dont ils demanderont le classement. Ces départements et ces communes ont reçu et continueront à recevoir, jusqu'à la fin de 1882, la part qui leur revient dans la subvention de 115 millions. En leur allouant une subvention supplémentaire, on aurait porté atteinte aux bases de répartition arrêtées en 1868 et on les aurait favorisés, à l'exclusion des autres. Il n'en est pas de même des avances qui jusqu'ici n'ont effectivement imposé au Trésor, et conséquemment aux contribuables, qu'une très faible charge. En consentant ces avances, l'Etat se borne à mettre son propre crédit à la disposition des départements et des communes et n'a à supporter que la différence de 1,21 p. 100 des intérêts qu'il reçoit et de ceux, variables de mois en mois, suivant la situation du marché des capitaux, qu'il paye pour la dette flottante.

Un autre motif interdisait, soit d'augmenter le chiffre total des subventions, soit d'en accorder spécialement au nouveau réseau. Il est probable, le gouvernement l'a d'ailleurs déclaré à la tribune, qu'après l'expiration de la période d'exécution du réseau subventionné, c'est-à-dire après 1882, les subventions continueront à être allouées chaque année pour la construction des chemins vicinaux. Les opérations, se développant à mesure qu'elles s'exécutent, ne sont jamais terminées, et d'ailleurs, en 1882, une notable partie du réseau de 1868 sera encore inachevée. Dans quelle mesure et sous quelle forme conviendra-t-il d'allouer et de répartir les nouvelles subventions? C'est ce qu'il restera à étudier, lors de la préparation d'une loi nouvelle. Le système de 1868 présente dans l'application des inconvénients qui apparaissent de plus en plus nombreux à mesure que la période s'avance. Il convient de profiter de l'expérience acquise, et il deviendrait impossible de le faire si l'on avait dès à présent engagé pour une longue période une nouvelle opération dans les mêmes conditions, c'est-à-dire avec une subvention limitée et un réseau fermé.

En effet, ainsi que je l'ai dit plus haut, le réseau nouveau n'est pas limité dès à présent à une longueur kilométrique déterminée, et il ne peut l'être, puisqu'il doit comprendre, non seulement les chemins actuellement reconnus utiles, mais encore ceux dont la nécessité sera ultérieurement et successivement constatée. La longueur kilométrique fixée par le réseau de 1868, qui recevait dès le principe une subvention limitée elle-même, présentait un des inconvénients auxquels je faisais allusion tout à l'heure, et c'est celui qui a donné lieu aux plaintes les plus nombreuses et les plus vives de la part des départements et des communes. Il devenait inutile d'imposer une semblable limite au nouveau réseau, qui ne doit recevoir que des avances.

Toutefois, cette limite, que la loi ne fixe pas par un chiffre, ne s'en trouve pas moins tracée par la nature même des choses et par les conditions générales imposées pour obtenir des avances, le mot avances indiquant la nécessité de rembourser, et, conséquemment, de n'entreprendre que dans la mesure de ses ressources.

L'exécution de cette dernière condition est en outre garantie par l'obligation, pour les communes et pour les départements empruntant pour le compte des communes, de justifier des ressources suffisantes pour achever et entretenir l'ancien réseau ainsi que les nouveaux chemins pour lesquels le classement est demandé.

Bien qu'elle n'ait pas été inscrite dans la loi, pour les départements empruntant pour leur compte, cette justification leur sera également demandée lorsqu'ils solliciteront des emprunts pour un nouveau réseau de chemins de grande et de moyenne communication. Une loi spéciale étant nécessaire pour autoriser chacun de ces emprunts, il appartiendra aux pouvoirs publics d'apprécier l'opportunité des demandes; c'est sous cette réserve que l'obligation imposée dans le projet de loi primitif aux départements de produire les mêmes justifications que les communes, n'a pas été textuellement maintenue par la commission de la Chambre des députés.

Enfin, aux termes du second paragraphe de l'art. 6 de la loi du 11 juillet 1868, la répartition des avances sera faite entre les départements par un décret délibéré en conseil d'Etat. Cette disposition reste en vigueur et elle s'applique également aux deux nouvelles dotations. La répartition sera faite de telle sorte que les départements qui se présenteront les premiers n'obtiennent pas une part excessive au détriment de ceux qui ne se trouveraient pas, dès le principe, en situation de profiter des avantages de la loi.

Je terminerai ce paragraphe par deux observations importantes :

Les communes d'un même département ne doivent pas être considérées comme nécessairement solidaires entre elles en ce qui concerne la justification de leurs ressources pour obtenir un nouveau classement. En d'autres termes, une commune pourra être admise à

emprunter sur la dotation de 60 millions, alors même que le département auquel elle appartient ne serait pas en mesure d'achever l'ensemble de son réseau vicinal ordinaire. Vous verrez plus loin dans quelles conditions vous pourrez user de cette faculté.

Les conseils généraux devront être appelés à donner leur avis sur toutes les demandes de classement de nouveau réseau présentées par les communes, ainsi que sur le rachat des ponts à péage, et, en général, sur toutes les opérations se rapportant à l'ensemble des lois de 1868 et de 1879 et intéressant les communes.

III. — *Rachat des ponts à péage.*

Le rachat des ponts à péage complète, en ce qui concerne la France, l'énumération des opérations en vue desquelles les départements et les communes pourront obtenir des avances sur la dotation de 60 millions.

Un décret de M. le président de la République déterminera ultérieurement la portion de dotation applicable à cet objet.

Vous remarquerez que c'est aux départements et aux communes qu'incombe le soin d'opérer ce rachat; ils sont donc les seuls juges de l'opportunité des moyens à prendre à cet égard; l'Etat n'intervient dans l'opération qu'en mettant à leur disposition, dans les conditions avantageuses que présente la caisse des chemins vicinaux, la somme dont ils peuvent avoir besoin.

On a pensé, en effet, que l'intervention de l'Etat par voie de subvention présenterait de graves inconvénients. Le premier serait d'entraîner, comme conséquence, l'interdiction de construire à l'avenir des ponts à péage, car on ne pourrait laisser créer des entreprises qui exigeraient de nouveaux sacrifices dès qu'elles seraient achevées. Or, dans un grand nombre de cas, il est nécessaire de recourir à un péage si l'on ne veut pas se passer de pont, et un pont, même à péage, est encore préférable à un bac.

Si l'on se place à un autre point de vue, on reconnaît que les communes seraient d'autant mieux traitées qu'elles se seraient imposé moins de sacrifices et qu'un grand nombre d'entre elles se trouveraient avoir obtenu un pont gratuitement.

Les concessions de péage sur les ponts sont établies, je vous le rappelle, par un décret rendu en conseil d'Etat qui fixe la durée du péage et le montant des droits à percevoir. Mais l'administration peut, à toute époque, effectuer le rachat des concessions ainsi accordées; selon le cas, on procède de la manière suivante :

S'il s'établit un accord entre la commune et le concessionnaire, un décret, rendu après avis du conseil d'Etat, déclare d'utilité publique le rachat du péage et sanctionne ainsi la convention intervenue entre les parties;

Si le concessionnaire se refuse au rachat, ou s'il exige un prix exagéré, l'opération doit être sanctionnée par une loi; toutefois, le gouvernement a l'intention de soumettre prochainement au parlement des propositions tendant à simplifier et à faciliter les opérations de cette nature.

Vous devrez, monsieur le préfet, rechercher dès à présent et me faire connaître s'il se trouve dans votre département des communes désirant procéder au rachat des ponts à péage qui les intéressent; vous instruirez chaque affaire suivant les indications que je viens de vous donner, et lorsque je connaîtrai la somme nécessaire pour le rachat, j'autoriserai le département ou les communes à recourir pour cet objet à la caisse des chemins vicinaux.

IV. — *Imputation des emprunts sur l'une ou l'autre des deux dotations.*

Les emprunts demandés par les communes pour la construction de chemins non compris dans le réseau de 1868 seront imputés sur la dotation de 60 millions. Il y a intérêt cependant à réduire ces prélèvements au cas où il serait impossible de comprendre les nouveaux chemins demandés dans l'ancien réseau auquel est attribué un supplément de dotation de 200 millions, et vous devez à cet effet prendre les dispositions suivantes :

Si la commune qui demande à construire un nouveau chemin a une portion de son réseau subventionné non encore construite et qu'elle n'ait pas l'intention de la construire avant 1883, vous devez l'obliger à opérer par voie de substitution;

Si ce moyen n'est pas applicable ou n'est pas suffisant, et que vous disposiez d'une réserve départementale, vous lui attribuerez, après avoir pris l'avis du conseil général et avec mon autorisation, une part de cette réserve;

Si votre réserve départementale est épuisée, vous chercherez à la reconstituer dans la limite des besoins qui se produiront, conformément aux indications de ma circulaire du 4 janvier dernier, en retranchant du réseau subventionné les chemins dont les communes seront évidemment hors détat d'entreprendre la construction avant 1883. Ce retranchement ne sera pas de nature à rencontrer de sérieuses difficultés. Vous ferez facilement comprendre aux conseils municipaux que cette décision n'entraîne pas le déclassement du chemin; qu'elle n'est jamais que provisoire, puisque le chemin retranché pourra leur être rendu l'année suivante s'ils sont disposés à le construire; qu'elle n'implique même pas la réduction de leur subvention, car le conseil général,

chargé de la répartition, peut toujours la leur maintenir intégralement, soit en n'allouant pas de subvention supplémentaire aux communes qui profiteront de la longueur retranchée, soit en créant une réserve qui diminuerait proportionnellement la part de toutes les communes du département.

C'est seulement après avoir épuisé ces deux moyens ou lorsqu'il ne vous sera pas possible d'y recourir que j'autoriserai le prélèvement d'emprunts sur la dotation de 60 millions.

Il doit être bien entendu cependant qu'il ne saurait être question d'opérer dans tous les départements une révision du réseau subventionné pour mettre en réserve tous les chemins actuellement laissés de côté par les communes; une opération de cette nature apporterait inutilement un trouble considérable dans l'assiette du réseau. Il s'agit simplement de trouver parmi les chemins en lacunes les longueurs nécessaires pour les nouveaux besoins.

Dans un certain nombre de départements, le réseau subventionné des chemins vicinaux ordinaires a été constitué d'une manière défectueuse, en ce sens que les chemins n'ont été compris dans ce réseau que pour une partie de leur longueur. On a objecté, au cours de la discussion à la Chambre des députés, que, pour construire les parties laissées en lacunes, les communes seraient obligées d'en demander le classement dans le nouveau réseau et de contracter un emprunt sur la dotation de 60 millions, ce qui exigerait une comptabilité spéciale; ce serait là une complication inutile et qu'il importe d'éviter. Dans le cas où il serait impossible d'arriver à un complet achèvement en employant les substitutions et en utilisant les réserves, les lacunes devront être comprises dans le nouveau réseau, mais lorsqu'elles compléteront un chemin dont la partie comprise dans le réseau de 1868 n'est pas encore achevée et devra l'être en même temps que la lacune, il ne sera néanmoins contracté, pour l'ensemble du travail, qu'un seul emprunt sur la dotation de 200 millions. Les emprunts sur ces deux dotations ayant lieu dans les mêmes conditions, cette substitution ne saurait présenter d'inconvénients. La distinction des réseaux auxquels seront appliquées ces ressources n'en sera pas moins faite dans les comptes annuels de dépense.

V. — *Préparation du travail.*

Aussitôt après la session d'avril des conseils généraux, vous devrez étudier les besoins des communes de votre département dans le sens des indications qui précèdent et préparer un travail d'ensemble que vous me communiquerez avant de le soumettre au conseil général à la session d'août. Je statuerai ensuite sur l'ensemble de vos propositions définitives; des instructions concernant les modifications à apporter aux rapports et états que vous avez à me transmettre chaque année, vous seront ultérieurement adressées.

A l'ouverture de la prochaine session, vous déposerez sur le bureau du conseil général un exemplaire de la présente circulaire, dont vous demanderez l'impression au procès-verbal; et immédiatement après la clôture de la session, vous m'adresserez, par un envoi spécial, la copie des délibérations relatives à l'application de la nouvelle loi.

II. Classement des chemins vicinaux; redressement; élargissement.

Distinction entre le classement d'un chemin déjà public et le classement d'un chemin à ouvrir. — Un chemin peut être classé comme vicinal sur la demande des communes ou de tout intéressé.

Mais les formalités à remplir sont différentes suivant qu'il s'agit de classer un chemin reconnu public ou de classer soit un chemin privé, soit un chemin n'existant que sur le plan et qu'il faut ouvrir en traversant des propriétés privées.

1° *Classement d'un chemin déjà public.* — La demande de classement est transmise à l'agent voyer cantonal qui, conjointement avec le maire, dresse un procès-verbal de reconnaissance de l'état actuel du chemin.

Ce procès-verbal est déposé quinze jours à la mairie où les habitants sont invités à venir présenter leurs réclamations ou observations.

A l'expiration du délai de quinze jours, le conseil municipal délibère sur le projet, sur la largeur à donner au chemin et indique les ressources qu'il entend consacrer à la construction et à l'entretien.

C'est à la commission départementale qu'il appartient de classer le chemin et d'en fixer la largeur en réservant les droits des tiers.

La commission doit surseoir à son arrêté de classement, si la propriété du chemin est revendiquée par des tiers, jusqu'au jour où la question de propriété est tranchée par les tribunaux.

2° *Classement d'un chemin privé ou d'un chemin à ouvrir.* — Lorsqu'il s'agit d'un chemin privé à classer comme vicinal ou d'un chemin nouveau à ouvrir à travers champs, une simple déclaration de vicinalité ne peut suffire; il y a une dépossession à opérer et il faut remplir les formalités de l'expropriation spéciales aux chemins vicinaux, formalités contenues dans l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836.

Lors donc qu'il y a à ouvrir ou à redresser un chemin vicinal (le redressement n'étant qu'une ouverture partielle doit être assimilé à une construction neuve), il est dressé un plan accompagné d'un nivellement et d'un rapport. Ces pièces sont déposées à la mairie où il est procédé à une enquête, conformément à l'ordonnance du 23 août 1835. Le conseil municipal délibère ensuite tant sur le projet que sur les résultats de l'enquête, et le dossier est transmis à la commission départementale avec les avis du sous-préfet et des agents voyers.

La commission départementale classe le chemin et déclare l'utilité publique des travaux d'ouverture et de redressement. Toutefois, si le chemin atteint des propriétés bâties, l'utilité publique des travaux ne peut être déclarée que par décret, conformément à la loi du 28 juin 1864.

S'il y a lieu à expropriation par suite de l'impossibilité de s'entendre à l'amiable, il est procédé à l'accomplissement des formalités prescrites par les art. 4, 5, 6, 7, 11 et 12 de la loi du 3 mai 1841, et il est procédé au règlement des indemnités par le petit jury conformément à l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836. Cependant, en vertu de l'art. 14 de la loi du 3 mai 1841, les propriétaires peuvent consentir à l'occupation préalable de leur terrain, sauf règlement ultérieur de l'indemnité par le jury.

Jurisprudence sur le classement dans les deux cas. — Un chemin ouvert sur une propriété privée, et qui n'a jamais été à l'usage du public, ne peut être déclaré vicinal sans l'accomplissement des formalités préalables d'expropriation. — 11 avril 1848.

Le conseil d'Etat et la cour de cassation sont revenus pendant quelques années sur cette jurisprudence, et ont admis que la déclaration de vicinalité entraînait la dépossession et changeait le droit du propriétaire du sol en un simple droit à indemnité, sans qu'il y eût besoin de recourir à l'expropriation. — Voir un arrêt de cassation du 10 février 1848 et un arrêt du conseil d'Etat du 22 juillet 1848.

Cette jurisprudence, qui violait les règles tutélaires de la propriété, n'existe plus aujourd'hui.

Lorsqu'un particulier produit des titres établissant son droit à la propriété du sol d'un chemin dont une commune prétend avoir eu de tout temps la possession immémoriale, le préfet excède ses pouvoirs en procédant, conformément à l'art. 15 de la loi du 21 mai 1836, à la reconnaissance et à la fixation de la largeur de ce chemin, avant qu'il ait été statué par l'autorité compétente sur la question de propriété. — 27 février 1862.

Il ne faut pas oublier que, dans toutes les affaires antérieures à la loi de 1871 sur les conseils généraux, on devrait aujourd'hui remplacer le mot *préfet* par les mots *commission départementale*.

Un chemin d'exploitation dont le sol appartient à un particulier et qui n'a pas le caractère d'un chemin public, ne peut être classé comme vicinal par le préfet procédant conformément à l'art. 15 de la loi de 1836 à la reconnaissance et à la fixation de la largeur de la voie dont il s'agit. Le préfet doit procéder par voie d'expropriation conformément à l'art. 16. — 25 février 1864, 23 novembre 1865.

Le conseil de préfecture excède ses pouvoirs en statuant sur des questions relatives à la possession du sol d'un chemin qu'une commune prétend être vicinal et qu'un particulier revendique à titre de propriété privée, alors que ces questions ont été réservées à l'autorité judiciaire par un décret au contentieux portant annulation d'un arrêté du préfet qui avait déclaré la vicinalité du chemin litigieux. — 10 février 1865.

Sous l'empire de la loi du 9 ventôse an XIII et de la loi du 28 juillet 1824, concernant les chemins vicinaux, comme au reste sous l'empire de la loi de 1836 actuellement en vigueur, un préfet ne peut, par un simple arrêté, établir un chemin vicinal là où auparavant il n'existait aucun chemin public. — 1er février 1866.

Recours contre les arrêtés de classement. — Un arrêté de classement est un acte administratif rendu dans l'exercice des fonctions conférées par la loi à la commission départementale ; il n'est donc susceptible d'aucun recours par la voie contentieuse et peut seulement être attaqué devant le conseil d'Etat pour violation de formes ou excès de pouvoir. — 30 avril 1852.

Lors donc que cet arrêté a été rendu après enquête et avis du conseil municipal, il ne peut être réformé. — 1er juin 1877.

Il n'y a pas excès de pouvoirs lorsque le propriétaire et le fermier d'une parcelle atteinte par le chemin à ouvrir ont pris part à la délibération du conseil municipal ; car, ce propriétaire et ce fermier n'ont pas dans l'affaire un intérêt personnel dans le sens de l'art. 21 de la loi du 5 mai 1855. — 1er juin 1877.

Une commission départementale ne peut pas, *sans l'assentiment* du conseil municipal, classer un chemin vicinal nouveau et en ordonner l'ouverture. Sa décision aurait pour conséquence de mettre à la charge de la commune les frais d'établissement de ce chemin, qui ne sont obligatoires qu'autant qu'ils ont été votés par le conseil municipal, conformément à la loi du 18 juillet 1837. — 13 juillet 1877.

L'arrêté par lequel une commission départementale décide le classement d'un chemin vicinal ne peut pas être attaqué devant le conseil d'Etat, par le motif que le devis des travaux qui a servi de base aux délibérations du conseil municipal et de la commission départementale renfermerait des appréciations inexactes, ou que la commune n'aurait pas les ressources nécessaires pour l'exécution des travaux. Ces questions ne sont pas de celles qui peuvent être portées devant le conseil d'Etat par application de l'art. 88 de la loi du 10 août 1871. — 3 août 1877.

Interprétation des arrêtés de classement. — L'interprétation des arrêtés de classement n'appartient qu'à l'autorité administrative de qui ils émanent.

Questions de propriété soulevées par le classement. — L'arrêté par lequel le préfet classe parmi les chemins vicinaux d'une commune un chemin qu'il déclare avoir existé précédemment comme chemin public, ne fait pas obstacle à ce que l'autorité judiciaire décide, sur la demande d'un particulier, que le terrain compris dans le tracé du chemin était une propriété privée et n'était grevé d'aucune servitude de passage avant l'arrêté de classement. — 26 janvier 1854, 10 juillet 1854.

Il appartient aux préfets de procéder à la reconnaissance et au classement des chemins vicinaux et de faire l'application des arrêtés de classement. Dès lors, lorsqu'un particulier revendique devant les tribunaux la propriété d'un terrain qu'une commune soutient avoir toujours fait partie intégrante d'un ancien chemin vicinal récemment classé, il appartient au préfet de reconnaître, par application de l'arrêté de classement, l'assiette du sol compris dans la vicinalité ancienne ou actuelle de la commune. — 23 mars 1854.

Effets de la reconnaissance de vicinalité. — Lorsqu'un chemin public est reconnu et classé comme vicinal, l'arrêté de classement fait entrer dans le domaine public communal tout le terrain compris entre les limites spécifiées et les droits des propriétaires riverains, s'ils en possèdent, se transforment en un droit à indemnité.

L'arrêté préfectoral qui déclare la vicinalité d'un chemin public préexistant attribue définitivement au chemin le sol compris entre les limites qui lui sont assignées; par la publication de l'arrêté, le propriétaire des parcelles renfermées dans ces limites est dépossédé de tous les droits réels, tels que ceux de servitude, et, si la servitude continue, elle est soumise à toutes les mesures de surveillance et de conservation du chemin que peut imposer le règlement préfectoral. — 16 février 1871.

L'arrêté de classement n'est pas prescriptible. — Un arrêté ayant pour objet le classement d'un chemin vicinal n'est pas invalidé par le fait de son inexécution pendant dix-sept ans. — Conseil d'Etat.

Prescription contre les propriétaires. — D'après l'art. 18 de la loi du 21 mai 1836, l'action en indemnité des propriétaires pour les terrains qui ont servi à la confection des chemins vicinaux et pour extraction de matériaux est prescrite par le laps de deux ans.

Redressement. — Le redressement d'un chemin vicinal est assimilé à l'ouverture d'un chemin nouveau et soumis aux mêmes formalités. Nous verrons tout à l'heure ce qui distingue le redressement de l'élargissement.

Le préfet (aujourd'hui la commission départementale) excède ses pouvoirs lorsque, contrairement à la délibération du conseil municipal, il ordonne le déplacement d'une portion de chemin vicinal dans la traverse d'une commune, accepte l'offre faite par les propriétaires riverains de céder sans indemnité le terrain compris dans le tracé de la nouvelle voie, enfin maintient les mêmes propriétaires dans la possession d'une portion de la voie déclassée occupée par leurs constructions. — 5 juin 1862.

Le redressement d'un chemin vicinal ne peut être autorisé, conformément aux prescriptions de l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836, qu'après la cession amiable du terrain nécessaire pour effectuer le redressement, ou après l'accomplissement des formalités requises pour opérer l'expropriation de ce terrain, et, dès lors, le préfet excède ses pouvoirs, en procédant conformément aux règles indiquées par l'art. 15 de la même loi pour le cas où il s'agit de reconnaître et de fixer la largeur d'un chemin vicinal, et en attribuant au chemin, par son arrêté, le terrain qui était nécessaire pour le redresser, sans que, préalablement, ce terrain ait été exproprié et le prix d'acquisition payé. — 12 août 1868.

Elargissement. — D'après l'art. 15 de la loi du 21 mai 1836, les arrêtés portant reconnaissance et fixation de la largeur d'un chemin vicinal attribuent définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'ils déterminent.

Le droit des propriétaires riverains se résout en une indemnité qui est réglée à l'amiable ou par le juge de paix du canton, sur le rapport d'experts nommés conformément à l'art. 17 de la loi.

Ainsi, lorsqu'un chemin public, ayant par exemple 5 mètres de largeur, est déclaré vicinal avec une largeur de 6 mètres, les riverains sont par cela même dépossédés d'une

bande de terrain de 1 mètre de largeur et leur droit se résout en une indemnité à fixer par experts.

Mais il faut se garder d'assimiler le redressement à l'élargissement ainsi que cela se fait dans certains départements où l'on admet qu'il y a élargissement toutes les fois que l'on conserve une bande, si étroite qu'elle soit, du chemin primitif bien que l'on aliène une partie de ce chemin. L'élargissement doit s'entendre dans le sens absolu du mot, il ne doit pas y avoir déplacement du chemin, il doit seulement conquérir une bande de terrain soit à droite, soit à gauche, soit des deux côtés à la fois; mais il ne faut pas qu'il y ait lieu en même temps de prendre du terrain à certains riverains et d'en céder à d'autres, car dans ce cas on est en présence d'un redressement.

Sur le plan parcellaire on teinte en rose les surface prises aux riverains et en jaune les surfaces cédées; pour qu'il y ait élargissement simple, il faut que tout l'emplacement actuel du chemin soit conservé, et que le plan parcellaire ne porte que des teintes roses; s'il existe en même temps des teintes jaunes, c'est qu'on opère un redressement.

C'est dans ce sens, suivant nous, qu'il convient d'interpréter la loi, et nous croyons que le conseil d'État a adopté cette interprétation.

Le plan d'élargissement, dressé par les agents voyers, est soumis au conseil municipal, puis soumis à l'approbation de la commission départementale.

La décision qui prescrit l'élargissement d'un chemin vicinal de l'une des trois catégories doit être notifiée au proprétaire des terrains au moins dix jours avant la prise de possession. A l'expiration de ce délai, et sauf l'exception qui concerne les terrains bâtis, il peut être procédé à l'exécution des travaux préalablement au règlement de l'indemnité. S'il existe sur les terrains à occuper des arbres fruitiers ou de haute futaie, il en est référé au préfet et il peut être sursis à l'abattage jusqu'au règlement de l'indemnité. — Cass., 7 juin 1838, 10 juillet 1854.

Lorsque la cession amiable est consentie par un traité entre le maire et le propriétaire, ce traité est soumis au conseil municipal, puis il est approuvé par le préfet en conseil de préfecture, sauf le cas prévu par l'art. 1, § 1 de la loi du 24 juillet 1837.

Le propriétaire privé d'une partie de son terrain par l'effet d'un arrêté du préfet qui fixe la largeur d'un chemin vicinal, peut valablement intenter une action possessoire ayant pour objet, non d'être réintégré ou maintenu dans sa possession, mais de faire constater le fait antérieur de cette possession, dans le but d'établir son droit à une indemnité. — Cass., 26 juin 1849.

Sur une demande d'alignement, un propriétaire riverain d'un chemin rural a obtenu l'autorisation d'établir sa clôture à 3 mètres de la propriété bordant l'autre côté du chemin : l'exécution commencée de cette clôture ayant été interrompue par suite de contestations soulevées par la commune devant l'autorité judiciaire, au sujet d'une bande de terrain que l'alignement précité laissait en dehors de la voie publique, contestations dans lesquelles la commune fut reconnue mal fondée, le propriétaire à cru devoir former une nouvelle demande d'alignement; mais il n'y a été statué qu'après qu'un arrêté préfectoral avait classé comme vicinal le susdit chemin, en portant sa largeur de 3 à 10 mètres. — En vertu du nouvel arrêté d'alignement et en conformité de l'arrêté de classement, l'administration prétend obliger le propriétaire à abandonner à la voie publique le terrain nécessaire pour donner au chemin vicinal une largeur de 10 mètres. — Ce propriétaire est fondé à soutenir qu'il ne peut être tenu, en vertu des actes précités, de céder à la commune les terrains nécessaires pour l'exécution de l'arrêté de classement, jusqu'à ce que l'expropriation en ait été régulièrement prononcée suivant les prescriptions de l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836. — (L'arrêté de classement, qui a porté de 3 à 10 mètres la largeur du chemin, ne rentre pas dans les mesures autorisées par l'art. 5 de cette loi, qui n'est applicable qu'au simple élargissement d'un chemin vicinal préexistant. Or, dans la circonstance, il s'agit en réalité de l'ouverture d'un nouveau chemin). — 26 janvier 1870.

Alignements. — Lorsque la largeur d'un chemin vicinal a été fixée par un arrêté régulier, l'arrêté d'alignement donné par un maire conformément aux limites fixées par l'acte de classement n'est pas entaché d'excès de pouvoirs. — 1er juin 1877.

L'arrêté de classement d'un chemin ayant fixé la largeur de ce chemin, sans que les limites en aient jamais été déterminées, le propriétaire qui a bâti, avec autorisation, le long du chemin en lui laissant une largeur supérieure à celle de l'arrêté, ne peut pas être considéré comme ayant commis une anticipation. — 12 mai 1876.

Lorsque, par suite de la mise à l'alignement d'une construction sujette à reculement le long d'un chemin vicinal, il y a lieu de payer le terrain au propriétaire et qu'on ne peut s'entendre à l'amiable, le règlement de l'indemnité se fait par experts comme en matière d'élargissement simple.

Rétrocession aux riverains des terrains déclassés. Echange. — Après que la largeur d'un chemin vicinal a été réduite, la commune qui ne se propose pas d'employer, dans un intérêt d'utilité publique, la partie retranchée,

ne peut refuser de céder cette bande de terrain aux riverains qui consentent à en payer la valeur, en la forme voulue par l'art. 19 de la loi du 21 mai 1836. — Et le riverain, qui a obtenu du préfet l'alignement et l'autorisation de construire jusqu'à la limite extrême du chemin rectifié, peut s'emparer de la bande de terrain retranchée, avant même que les experts en aient déterminé la valeur. — Cass., 25 février 1867.

En matière de chemins vicinaux, un propriétaire riverain, auquel est faite la rétrocession des parcelles déclassées, est fondé à soutenir que le conseil de préfecture est incompétent pour fixer le prix dû par lui à la commune et pour statuer sur les frais d'expertise. — La rétrocession dont il s'agit est un contrat de droit commun, et les contestations auxquelles donne lieu l'exercice du droit attribué aux propriétaires riverains par l'art. 19 de la loi du 21 mai 1836, doivent être portées devant l'autorité judiciaire. — 27 avril 1877.

La commune ne peut disposer des terrains retranchés d'un chemin vicinal qu'après avoir mis le riverain en demeure de les acquérir et de donner sa réponse dans un délai de quinzaine.

Les échanges, avec ou sans soulte, se font conformément à l'art. 10 de la loi du 28 juillet 1824.

Classement, redressement, élargissement des chemins de grande et de moyenne communication. — La procédure ne diffère guère de celle qui se rapporte aux chemins vicinaux ordinaires, si ce n'est que la décision, au lieu d'appartenir à la commission départementale, est réservée au conseil général, conformément à l'art. 46 de la loi du 10 août 1871.

La seule formalité prescrite par l'art. 6 de la loi du 21 mai 1836, préalablement au classement des chemins vicinaux ordinaires comme chemins vicinaux d'intérêt commun, est de prendre l'avis des conseils municipaux des communes intéressées. — 28 novembre 1873. Le vote des conseils municipaux n'est d'ailleurs qu'un simple avis auquel le conseil général n'est pas tenu de se conformer.

Pour les chemins de grande communication, l'art. 7 de la loi de 1836 exige également l'avis du conseil d'arrondissement.

S'il s'agit d'ouvrir un nouveau chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou d'en redresser un ancien, la décision prononçant le classement doit porter déclaration d'utilité publique afin de permettre l'expropriation; il y a donc nécessité d'une enquête préalable, qui doit être faite dans les formes prescrites par l'ordonnance du 18 février 1834, ou par celle du 23 août 1835, selon que les travaux intéressent plusieurs communes ou une seule.

Ouvrages accessoires des chemins vicinaux. — Lorsqu'il y a lieu d'acquérir des terrains pour établir des ouvrages accessoires d'un chemin vicinal, tels que les ouvrages nécessaires à l'écoulement des eaux, il faut remplir les formalités d'expropriation comme il est dit à l'art. 16 de la loi de 1836, et il faut une déclaration d'utilité publique émanant de la commission départementale, du conseil général, ou du président de la République, suivant les cas.

Déclassement d'un chemin vicinal. — Le déclassement d'un chemin vicinal de l'une des trois classes est prononcé par les mêmes autorités qui prononcent le classement et après l'accomplissement des mêmes formalités.

Toutes les communes intéressées doivent être consultées; lorsqu'un chemin vicinal ordinaire se prolonge et est classé sur une commune voisine, le dépôt du projet de déclassement doit également se faire dans cette dernière commune dont le conseil municipal doit être appelé à donner son avis comme le conseil de la principale commune intéressée. — Lois des 28 juillet 1824 et 18 juillet 1837.

Aucune disposition de la loi n'interdit à un conseil général de procéder par une mesure d'ensemble au classement de chemins vicinaux de grande ou de moyenne communication. Ainsi, le conseil d'Etat a admis qu'un département avait le droit de déclasser par une mesure générale toutes ses routes départementales et de les transformer en chemins de grande communication, alors même que cette mesure aurait pour but principal d'imposer des subventions spéciales aux usiniers causant à ces voies publiques des dégradations extraordinaires. — 5 janvier 1877.

Classement des chemins accédant aux gares et stations de chemins de fer. — *Circulaire du ministre de l'intérieur du 17 août 1875.*

Monsieur le préfet, je suis informé que, dans un certain nombre de départements, l'état de viabilité des chemins qui aboutissent aux gares et aux stations de chemins de fer laisse beaucoup à désirer; sur plusieurs points, ces voies, indispensables à l'agriculture, au commerce et à l'industrie, sont même devenues absolument impraticables.

Pour justifier cette situation regrettable, quelques communes prétendent, et le plus souvent avec raison, que, bien que la gare ou la station soit située sur leur territoire, elles ne sont pas les seules intéressées à l'entretien du chemin d'accès. Elles offrent un contingent proportionné à leur intérêt; mais, si les communes environnantes refusent de concourir à la dépense, et si le chemin est classé

dans la vicinalité ordinaire, elles n'ont, à l'égard de ces dernières, aucun moyen de contrainte.

Il me paraît utile, monsieur le préfet, d'appeler sur ce point l'attention du conseil général de votre département.

A mon avis, il conviendrait de ranger dans la catégorie des chemins de grande communication ou dans celle des chemins d'intérêt commun toutes les voies qui aboutissent aux gares et aux stations, en s'appuyant, suivant les circonstances, soit sur l'art. 6, soit sur l'art. 7 de la loi du 21 mai 1836.

Il est, en effet, bien peu de ces chemins qui ne servent qu'à la seule commune sur le territoire de laquelle ils sont situés; presque tous servent aussi, plus ou moins, aux communes environnantes, et il serait juste de faire contribuer à la dépense, dans une équitable proportion, toutes les localités qui ont un intérêt quelconque à leur conservation.

Cette mesure, qui a été appliquée dans les départements de la Haute-Vienne et de Seine-et-Marne, y a donné les meilleurs résultats, et il suffira, je l'espère, de la signaler au conseil général de votre département, pour que, justement soucieux de l'intérêt public, il s'empresse de l'adopter.

III. — Exécution des travaux; réseau subventionné et réseau non subventionné.

Direction et surveillance des travaux. — Les travaux des chemins de grande et de moyenne communication sont effectués sous l'autorité du préfet; ceux des chemins vicinaux sous l'autorité des maires.

Les agents voyers sont chargés d'assurer, de surveiller et de constater leur bonne exécution.

Bien que les travaux d'ouverture des chemins vicinaux, dits *d'intérêt commun ou de moyenne communication*, soient dirigés par les agents voyers, sous l'autorité du préfet, il n'en résulte pas que ces travaux perdent le caractère de travaux communaux. — En conséquence, c'est non contre le préfet, mais contre le maire de la commune sur le terrain de laquelle est ouvert le chemin, et qui en deviendra propriétaire, que doit être intentée l'action du particulier dépossédé ou lésé par lesdits travaux. — Cass., 4 février 1867.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 20 mars 1877. — Rôle des préfets en matière de chemins de grande et de moyenne communication. (Analyse.)

Aux termes de l'art. 9 de la loi du 21 mai 1836, les chemins vicinaux de grande communication sont placés sous l'autorité préfectorale. — Il en résulte pour le préfet le droit de faire tous les actes d'administration qu'exigent ces chemins et, notamment, de passer les contrats ou les marchés, diriger les travaux d'ouverture, d'entretien ou de réparation; réclamer les subventions spéciales à raison des dégradations extraordinaires, liquider et ordonnancer les dépenses, représenter les communes intéressées devant les tribunaux administratifs ou judiciaires.

Le préfet est-il investi du même droit à l'égard des chemins vicinaux d'intérêt commun?

Jusqu'à ces derniers temps, le conseil d'Etat ne l'admettait pas. Il décidait qu'il n'appartenait pas au préfet, mais aux maires, de réclamer les subventions spéciales dues pour dégradations extraordinaires causées aux chemins d'intérêt commun, 19 décembre 1873, 1er décembre 1876. Cette jurisprudence était de nature à entraver la marche du service vicinal et à restreindre ses ressources. Le conseil d'Etat n'a pas persisté dans sa manière de voir. Après un examen approfondi de la question, il vient de reconnaître que les chemins d'intérêt commun, ayant été assimilés par la loi du 10 août 1871 aux chemins vicinaux de grande communication, on doit les considérer comme étant placés, dans la même mesure que ces derniers, sous l'autorité préfectorale. Il a décidé, en conséquence, que le préfet a qualité pour représenter les communes intéressées dans les contestations relatives aux chemins d'intérêt commun. — 12 janvier 1877.

D'après les motifs de cet arrêt, le conseil d'Etat déciderait également aujourd'hui que les autres actes d'administration concernant les chemins d'intérêt commun, tels que la passation des contrats ou des marchés, la direction des travaux, l'acceptation des souscriptions volontaires et le recouvrement des subventions spéciales rentrent dans les attributions du chef des services publics du département.

Circulaire du ministre des travaux publics du 11 février 1878. — Intervention des ingénieurs dans l'instruction des affaires d'intérêt communal ou vicinal.

Monsieur le préfet, l'administration des travaux publics est fréquemment consultée par M. le ministre de l'intérieur sur des affaires d'intérêt communal ou vicinal, qui soulèvent des questions techniques dont l'appréciation exige la production de renseignements par MM. les ingénieurs.

Il convient donc que ces fonctionnaires fournissent, sur les affaires de cette nature, les rapports que peut leur faire demander M. le ministre de l'intérieur, et je vous prie, en conséquence, de veiller à ce que cette prescription soit régulièrement observée.

Chemins du réseau subventionné. — Les chemins du réseau subventionné sont ceux qui ont participé ou qui participent au bénéfice de la loi du 11 juillet 1868, ci-dessus relatée. Diverses circulaires ministérielles ont complété la loi de 1868 et réglementé l'existence du réseau subventionné ; nous donnerons ici les principaux extraits de ces circulaires.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 15 avril 1874. (Extrait.) — « On entend par *réseau subventionné* l'ensemble des chemins admis à prendre part aux subventions créées par la loi du 11 juillet 1868.

Ce réseau, en ce qui touche la vicinalité ordinaire, se divise en deux parties distinctes:

La première, qui porte le nom de *réseau subventionné proprement dit*, doit comprendre tous les chemins ou portions de chemins dont la construction ou l'amélioration a été reconnue urgente.

La seconde, qui sera désignée, à l'avenir, sous la dénomination de *réseau subventionné annexe*, comprend toutes les lignes parvenues à l'état d'entretien ou de viabilité au moment où la commune a été admise à participer à la répartition.

Le réseau non subventionné se compose donc, pour les communes n'ayant pas de lignes comprises dans le réseau subventionné proprement dit, de tous les chemins vicinaux ordinaires classés, quel que soit leur état, et, pour les autres communes, des chemins dont la construction ou l'amélioration a été ajournée, à la suite de l'enquête prescrite par le décret du 17 août 1867.

Toutes les ressources créées par les communes, les particuliers, les départements et l'Etat, doivent être exclusivement affectées aux chemins compris dans le réseau subventionné proprement dit, et dans le réseau annexe.

Il n'y a aucun motif d'en distraire une partie, quelque minime qu'elle soit, en faveur des autres chemins vicinaux ordinaires. Ces derniers sont, en effet, en lacune ou, le plus souvent, impraticables; ils sont, en outre, d'une utilité évidemment très contestable, autrement ils auraient été compris dans une des deux catégories précédentes.

Depuis 1868, certaines lignes, sans utilité à cette époque, ont acquis, il est vrai, par suite du déplacement de la circulation, une grande importance ; mais l'inverse a dû se produire certainement. Aussi il me paraît nécessaire de procéder à une révision qui aura pour effet de faire profiter les premières des dispositions de la loi de 1868 et d'ajourner à d'autres temps la construction ou l'amélioration des secondes.

Cette révision doit cependant être opérée avec la plus grande réserve. En procédant sans mesure, on s'exposerait à perdre le fruit des efforts de cinq années ou, tout au moins, à troubler l'économie de l'entreprise par des transformations qui pourraient en arrêter la marche et en compromettre le succès.

L'opération dont il s'agit devra donc être étroitement circonscrite.

Vous vous bornerez à faire sortir du réseau subventionné proprement dit ceux des chemins qui peuvent, sans inconvénient, en être éliminés, et vous constituerez ainsi une réserve qui, venant s'ajouter à la réserve actuelle, si toutefois il en existe une dans votre département, permettra de donner, dans une certaine mesure, satisfaction aux besoins nouveaux et de réparer, autant que possible, là où elles n'ont pu l'être, les omissions, les erreurs de mesurage ou les inégalités résultant du travail primitif. De cette manière, le réseau se trouvera dégagé de tout élément inutile, et vous ne serez plus que très rarement obligé de recourir à des substitutions qui, à bien des points de vue, présentent de sérieux inconvénients.

Il ne suffira pas cependant, pour qu'un chemin puisse être retranché du réseau, qu'il soit reconnu inutile ou moins utile qu'un autre. Il sera encore absolument nécessaire que, depuis son introduction dans le réseau, il n'ait pas changé d'état, c'est-à-dire que la commune n'ait consacré aucune ressource de quelque nature qu'elle soit à l'améliorer. Cette règle se justifie d'elle-même. En considérant, en effet, comme disponible la longueur d'un chemin qui a été l'objet d'améliorations depuis 1868, on arriverait à augmenter la longueur du réseau attribué au département ; or, aux termes de la loi, cette longueur doit rester fixe. On augmenterait également le chiffre de la dépense constatée, à l'origine, à la charge de la commune, et, par voie de conséquence, le montant de la subvention de l'Etat.

Tout chemin ou toute portion de chemin amené, depuis l'ouverture de la période décennale, à l'état d'entretien ou de viabilité, ou simplement amélioré depuis cette époque, ne pourra donc, en aucun cas, concourir à la formation de la réserve.

Celle-ci ne devra donc se composer que de longueurs provenant de chemins qui se trouvent actuellement dans la même situation qu'à l'époque de leur introduction dans le réseau, ou, en d'autres termes, des chemins n'ayant été l'objet depuis 1868 d'aucune amélioration.

Quelques départements ont compris dans le réseau subventionné proprement dit des chemins à l'état d'entretien, sans doute parce que ces derniers exigeaient des travaux de grosses réparations. S'il en était autrement, on aurait, en les classant ainsi, commis une erreur qu'il conviendrait de réparer, en reportant ces chemins dans le réseau subventionné

annexe, où ils auraient dû toujours figurer, et en augmentant la réserve d'une longueur équivalente. C'est le cas unique dans lequel une longueur à l'état d'entretien pourra concourir à former la réserve ; ce cas est d'ailleurs implicitement prévu par la règle générale, puisque les chemins dont il s'agit, qui étaient à l'état d'entretien au 1er janvier 1869, se trouvent encore aujourd'hui dans la même situation.

En vous inspirant de ces principes généraux, vous retrancherez du réseau, pour former la réserve disponible :

1° Les lignes qui, reconnues utiles à l'époque du classement par catégories, n'ont plus une importance qui justifie leur construction immédiate. Vous ne prononcerez, toutefois, le retranchement qu'après avoir pris l'avis des conseils municipaux ;

2° Les chemins appartenant aux communes qui ont volontairement renoncé aux avantages de la loi du 11 juillet 1868 ;

3° Les chemins situés sur le territoire des communes qui, après mise en demeure, ont refusé de voter l'intégralité des ressources mises à leur disposition par la loi du 21 mai 1836 (3 journées et 5 centimes), ou qui, les votant, persistent, malgré vos recommandations, à les appliquer en totalité ou en partie au réseau non subventionné.

Ces communes reconnaissent, en effet, implicitement que les chemins qui ont été classés dans le réseau subventionné n'offrent pas pour elles une bien grande utilité, puisqu'elles ne font pas le moindre effort pour en assurer l'achèvement. Vous avez reconnu vous-même, que les lignes dont il s'agit sont peu intéressantes, puisque vous n'avez pas jugé à propos de faire usage du droit que vous donne l'art. 5 de la loi du 21 mai 1836 ;

4° Tous les chemins appartenant aux communes qui, dans le délai de quinze ans, peuvent les terminer au moyen de leurs ressources normales ;

La loi du 11 juillet 1868 est en effet, il ne faut pas l'oublier, une loi de secours ; elle a exclusivement pour but de venir en aide aux communes dont les ressources ordinaires sont insuffisantes pour achever l'œuvre qui leur a été assignée ;

5° Les chemins pour lesquels les formalités régulières du classement n'ont pas été remplies, si les communes qu'ils sont appelés à desservir ne consentent pas à prendre des mesures immédiates pour en assurer le classement ;

6° Enfin, dans le cas où le réseau subventionné attribué à certaines communes aura été notoirement exagéré, c'est-à-dire lorsque les subventions probables de l'Etat et du département, ajoutées aux ressources extraordinaires créées par les communes et les particuliers, pendant quinze ans, seront *hors de toute proportion* avec le déficit à couvrir, il y aura lieu de réduire la longueur subventionnée, de manière à établir, entre la dépense à faire et les ressources qui pourront y être affectées, une plus juste proportionnalité.

Deux conditions sont donc indispensables pour qu'un chemin puisse être retranché du réseau subventionné et concourir à la formation de la réserve : la première et la *principale*, c'est que ce chemin n'ait retiré aucun avantage de la loi ; la seconde, qu'il rentre dans l'un des six cas énumérés. »

Circulaire du 23 *septembre* 1876. (Extrait.) — « Il a été décidé, vous le savez, que l'assiette du réseau subventionné ne serait plus modifiée qu'une fois, chaque année, au mois de septembre.

« Vous devez, en conséquence, avoir entre les mains, les éléments du travail que vous avez à soumettre à mon approbation pour l'année 1876. Vos propositions devront me parvenir le 15 *octobre*, au plus tard ; elles seront en double expédition.

« Jusqu'ici, la répartition de la longueur kilométrique formant la réserve départementale n'a été assujettie à aucune règle précise. Le moment me paraît venu d'étendre aux communes qui désireront participer à cette réserve les obligations que la circulaire du 27 mars 1872 a imposées aux départements qui ont sollicité l'extension de la longueur à eux concédée par l'arrêté ministériel du 8 décembre 1868. A l'avenir, pour obtenir une augmentation de réseau, les communes devront justifier qu'elles sont en mesure : 1° de construire, dans le délai fixé, et d'entretenir leur réseau actuel ; 2° de couvrir la moitié de la dépense à laquelle doivent donner lieu la construction et l'entretien, jusqu'au 31 décembre 1882, de la nouvelle longueur dont elles demandent la concession. »

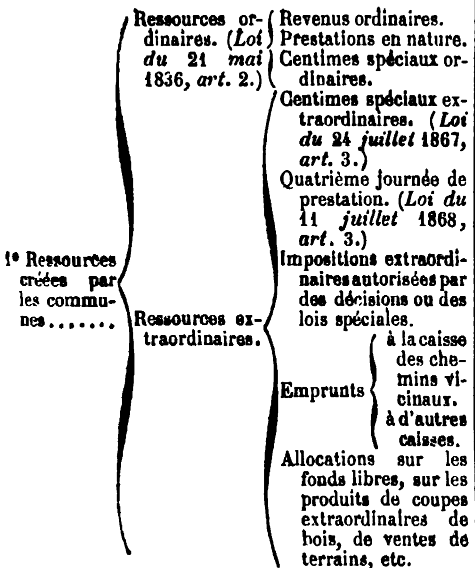
Circulaire du 8 *septembre* 1877. (Extrait.) — « Vous ne perdrez pas de vue que, *à part le cas ou une ligne a été classée dans une catégorie supérieure*, tout chemin qui a profité des avantages de la loi du 11 juillet 1868, c'est-à-dire qui a été amélioré, soit au moyen des subventions de l'Etat ou du département, soit au moyen des avances faites par la caisse des chemins vicinaux, ne peut sortir du réseau que si la commune à laquelle il appartient a remboursé les subventions et les avances dont il a profité ; les longueurs éliminées peuvent servir à grossir la réserve.

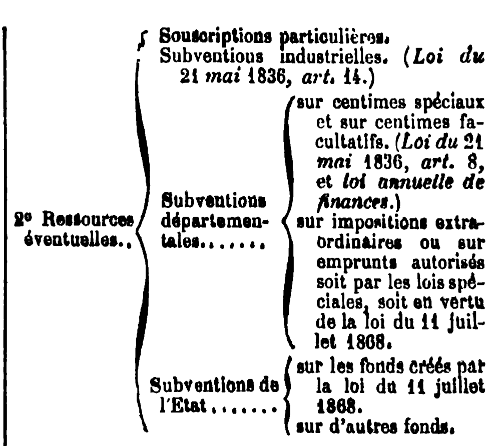
Je vous rappelle également que, pour être admises à participer aux subsides de l'Etat, les communes doivent inscrire annuellement à leur budget, au profit de la vicinalité, un crédit égal à la totalité des ressources mises à leur disposition par la loi du 21 mai 1836, et qui se composent, non seulement du produit de 5 centimes et de 3 journées de pres-

tation, mais encore de *tous les revenus libres*. Vous devrez donc faire application des dispositions de l'art. 5 de ladite loi à toute commune qui voudrait s'affranchir de cette obligation, à moins cependant qu'elle ne consente à rembourser les subventions et les avances qu'elle a reçues : — dans ce cas, vous proposerez son retranchement; — ou à moins qu'elle n'ait terminé la tâche qui lui a été assignée ; — dans cette dernière hypothèse, tous ses chemins devront être maintenus dans le réseau, car, en agissant autrement, on causerait un préjudice au département. En effet, la répartition des subventions de l'Etat étant opérée, chaque année, en prenant pour base la situation constatée par le tableau A, si l'on retranchait de ce document les chemins, au fur et à mesure de leur achèvement, la part du département diminuerait d'année en année, et d'autant plus que la construction du réseau aurait été poussée avec plus d'activité. Le maintien, dans le réseau, des chemins achevés est d'ailleurs nécessaire pour me permettre de rendre un compte exact des résultats obtenus au moyen des fonds dont j'ai été chargé d'assurer et de surveiller l'emploi. »

Création et répartition des ressources. — Les ressources affectées à la vicinalité sont créées et réparties comme l'indiquent les articles suivants de l'instruction générale de 1870:

Art. 63. — Les ressources applicables aux dépenses des chemins vicinaux se composent:
1° De ressources ordinaires et de ressources extraordinaires créées par les communes;
2° De ressources éventuelles.
Elles se divisent comme il suit :


1° Ressources créées par les communes.......
Ressources ordinaires. (*Loi du 21 mai 1836, art.* 2.)
Revenus ordinaires.
Prestations en nature.
Centimes spéciaux ordinaires.
Ressources extraordinaires.
Centimes spéciaux extraordinaires. (*Loi du 24 juillet* 1867, *art.* 3.)
Quatrième journée de prestation. (*Loi du 11 juillet* 1868, *art.* 3.)
Impositions extraordinaires autorisées par des décisions ou des lois spéciales.
Emprunts
à la caisse des chemins vicinaux.
à d'autres caisses.
Allocations sur les fonds libres, sur les produits de coupes extraordinaires de bois, de ventes de terrains, etc.


2° Ressources éventuelles..
Souscriptions particulières.
Subventions industrielles. (*Loi du 21 mai* 1836, *art.* 14.)
Subventions départementales.......
sur centimes spéciaux et sur centimes facultatifs. (*Loi du* 21 *mai* 1836, *art.* 8, et *loi annuelle de finances*.)
sur impositions extraordinaires ou sur emprunts autorisés soit par les lois spéciales, soit en vertu de la loi du 11 juillet 1868.
Subventions de l'Etat.......
sur les fonds créés par la loi du 11 juillet 1868.
sur d'autres fonds.

A ces ressources s'ajoutent les restes en caisse ou à recouvrer, à la clôture de chaque exercice, sur les fonds affectés au service vicinal pendant l'année précédente.

Ressources ordinaires.

Art. 67. — Les ressources au moyen desquelles le conseil municipal doit d'abord faire face aux dépenses des chemins sont :
1° Les revenus ordinaires;
2° En cas d'insuffisance, les prestations et les centimes spéciaux ordinaires, soit concurremment, soit indépendamment les uns des autres.

Ces ressources sont votées sans le concours des plus imposés. — Loi du 21 mai 1836, art. 2.

Art. 68. — L'allocation des crédits sur les revenus ordinaires a lieu dans la limite des sommes disponibles et des besoins de la vicinalité.

Art. 69. — La prestation ne peut être votée que par journées entières, jusqu'à concurrence du maximum déterminé par la loi. Le même nombre de journées est appliqué à tous les éléments imposables.

Art. 70. — Si le conseil municipal néglige ou refuse de voter, dans la session de mai, les ressources nécessaires pour les chemins vicinaux, le préfet y pourvoit d'office.

Il prend, en conseil de préfecture, un arrêté pour inscrire au budget de la commune le crédit disponible sur les revenus ordinaires.

En cas d'insuffisance de ce crédit, et si le conseil n'a pas voté le maximum des journées et des centimes, un arrêté est pris par le préfet pour l'imposition d'office des centimes spéciaux ordinaires et des journées de prestation nécessaires, dans les limites de ce maximum.

Cet arrêté est notifié au maire de la commune ainsi qu'au directeur des contributions

directes pour servir à l'assiette des rôles. — Loi du 21 mai 1836, art 5.

Art. 71. — Les communes dans lesquelles les chemins vicinaux classés sont entièrement terminés pourront, sur la proposition du conseil municipal et après autorisation du conseil général, appliquer aux chemins publics ruraux l'excédant de leurs prestations disponibles, après avoir assuré l'entretien de leurs chemins vicinaux et fourni le contingent qui leur est assigné pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun. Toutefois, elles ne pourront jouir de cette faculté que dans la limite maxima du tiers des prestations et lorsque, en outre, elles ne reçoivent, pour l'entretien de leurs chemins vicinaux ordinaires, aucune subvention de l'Etat ou du département. — Loi du 21 juillet 1870.

Ressources extraordinaires.

Art. 72. — Le conseil municipal, assisté des plus imposés, pourra voter, jusqu'à concurrence de trois, les centimes spéciaux extraordinaires autorisés par la loi du 24 juillet 1867.

Si les charges extraordinaires de la commune excèdent dix centimes, le conseil pourra, en vertu de l'art 3 de la loi du 11 juillet 1868 et pendant la période d'exécution de cette loi, opter entre les trois centimes et une quatrième journée de prestation.

Ces ressources ne pourront être appliquées qu'aux travaux des chemins vicinaux ordinaires. — Lois des 23 juillet 1867 et 11 juillet 1868.

Art. 73. — Indépendamment des ressources mentionnées en l'article précédent, et en cas d'insuffisance des ressources ordinaires indiquées à l'art. 67, le conseil municipal, assisté des plus imposés, pourra voter des centimes extraordinaires. — Lois des 18 juillet et 24 juillet 1867.

Art. 74. — Le conseil municipal, assisté, s'il est nécessaire, des plus imposés, peut aussi accepter des avances de fonds ou voter des emprunts.

La délibération devra assurer le remboursement des avances et le service des emprunts; elle ne pourra le faire au moyen du produit des prestations et des centimes spéciaux ordinaires. — Mêmes lois et loi du 21 mai 1836.

Art. 75. — Les allocations sur les ressources extraordinaires autres que les impositions ci-dessus définies peuvent être votées par le conseil municipal sans l'assistance des plus imposés. — Lois des 18 juillet 1837, art. 42, et 24 juillet 1867, art. 6.

Souscriptions particulières.

Art. 101. — Les souscriptions particulières applicables aux dépenses des chemins vicinaux ordinaires seront acceptées par le conseil municipal, sous l'approbation du préfet, donnée sur l'avis de l'agent voyer en chef.

Les souscriptions applicables aux chemins de grande communication et aux chemins d'intérêt commun seront acceptées par le préfet, sur la proposition de l'agent voyer en chef.

Avis de l'acceptation sera donné aux souscripteurs. Si la souscription est faite par listes collectives, cette acceptation sera portée à la connaissance des souscripteurs par une simple publication faite dans la commune suivant la forme ordinaire. — Lois des 21 mai 1836, art. 7; 18 juillet 1837, et décret du 25 mars 1852.

Art. 102. — Le recouvrement des souscriptions en argent sera fait conformément aux dispositions de l'art. 63 de la loi du 18 juillet 1837.

Si les souscriptions ont été faites en journées de prestation, et qu'il y ait lieu d'en poursuivre le recouvrement en argent, elles pourront être évaluées conformément au tarif adopté pour la prestation dans la commune sur le territoire de laquelle les travaux auraient dû être exécutés. Dans les autres cas, le recouvrement sera fait d'après la valeur indiquée sur la liste de souscription.

Offres de concours des communes pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun.

Art. 103. — Indépendamment des contingents fixés par le préfet, les communes peuvent faire offre, à titre de concours, de sommes prélevées sur leurs revenus ordinaires, sur les fonds libres, sur ceux restés sans emploi à la fin de l'exercice, sur le produit des cinq centimes spéciaux et des prestations, ou sur toute autre ressource.

L'assistance des plus imposés sera nécessaire lorsque l'offre de concours comportera une imposition extraordinaire, sauf l'exception prévue par l'art. 42 de la loi du 18 juillet 1837.

Art. 104. — Les offres de concours des communes seront acceptées par le préfet sur l'avis de l'agent voyer en chef. Notification de cette acceptation sera faite au maire. — Loi du 21 mai 1836, art. 7.

Art. 105. — L'acceptation régulière de l'offre de concours d'une commune constitue pour celle-ci un engagement obligatoire, sauf exécution des conditions auxquelles le concours a été offert. — Loi du 18 juillet 1837, art. 30, n° 21.

Souscriptions particulières. — Les souscriptions particulières, pour la construction et l'entretien des chemins vicinaux, sont régies par l'art. 101 ci-dessus reproduit.

Un arrêt du conseil d'Etat du 6 janvier 1849 a jugé que les offres faites par les particuliers pour subvenir à la construction des chemins vicinaux ne deviennent définitives et irrévocables que par l'effet de la décision que le préfet est appelé à prendre conformément à l'art. 7 de la loi du 21 mai 1836, et, en conséquence, il est loisible auxdits particuliers de retirer leurs offres tant qu'il n'a pas été statué par le préfet.

En principe, les offres de concours faites par les particuliers doivent être considérées comme conventions relatives à l'exécution d'un travail public, et les difficultés sur le sens et la portée de ces conventions relèvent des conseils de préfecture. — Aucoc, tome I, p. 432. — Ce principe de jurisprudence est constant lorsqu'il s'agit de subventions en argent, ou de cessions de terrain promises accessoirement à une somme d'argent. Dans quelques arrêts récents, lorsque la cession du terrain était l'objet principal ou unique de la convention, le conseil d'Etat a vu là une question de propriété pure et a jugé que l'autorité judiciaire était seule compétente comme en matière d'expropriation. — Voir *Offres de concours*.

De la prestation ; son taux de conversion. — On trouvera au mot *Prestation* tout ce qui est relatif à l'assiette, à la répartition et au recouvrement en argent ou en nature de cet impôt spécial.

Nous dirons ici quelques mots seulement du taux de la conversion en argent des journées de prestation.

Circulaire du 25 *juillet* 1878. (Extrait.) — *Tarif de conversion des prestations*. — D'après l'art. 4 de la loi du 21 mai 1836, la prestation est appréciée en argent, conformément à la valeur qui est attribuée annuellement pour la commune à chaque espèce de journée par le conseil général, sur les propositions des conseils d'arrondissement.

L'art. 44 de la loi du 10 août 1871, confirme aux conseils généraux le droit absolu de fixer le taux d'évaluation des journées de prestation.

On rencontre d'un département à l'autre de grandes anomalies dans le taux d'évaluation, et cela a donné lieu à une circulaire parfaitement motivée de M. le ministre de l'intérieur:

« J'ai remarqué que, dans beaucoup de départements, la valeur de la journée fixée par le conseil général, en exécution de l'art. 4 de la loi du 21 mai 1836, s'écarte considérablement de celle du travail salarié ; que même, et bien que depuis trente ans cette dernière ait augmenté presque partout dans de fortes proportions, le tarif fixé par le conseil général n'a pas varié, pendant cette période, dans plusieurs départements.

Cet état de choses cause au service vicinal un grave préjudice ; en effet, quand le prestataire rachète ses journées, et dans ces conditions il a presque toujours intérêt à le faire, on se trouve obligé d'employer à sa place un ouvrier auquel on doit donner deux et le plus souvent trois fois plus qu'on n'a reçu ; de là une perte qui, multipliée par le nombre des prestataires qui se sont rachetés, et par le nombre de journées imposées à chacun d'eux, arrive à être considérable.

Il constitue, d'un autre côté, une violation flagrante de la loi, en exigeant un sacrifice bien plus considérable de celui qui ne peut se racheter que de celui qui en a le moyen ; car quand le prix de la journée est fixé par le conseil général à 1 franc, par exemple, l'un donne une journée qui, si elle est employée comme elle doit l'être, produit en réalité 2 francs et quelquefois 3 francs, suivant le prix du pays, tandis que l'autre est quitte pour 1 franc.

Au moment où l'on se préoccupe d'assurer l'entretien du vaste réseau construit au prix de si grands sacrifices, et où l'on reconnaît, presque partout, que les ressources de la loi de 1836 sont hors de proportion avec l'étendue actuelle et future de ce réseau, il conviendrait, il me semble, d'étudier très attentivement ce côté important de la question et de rechercher si l'insuffisance constatée n'est pas plus apparente que réelle. Peut-être disparaîtrait-elle, du moins en grande partie, si l'on faisait rendre aux différents éléments qui forment la matière imposable tout ce que l'on est en droit d'en attendre.

Certains esprits craignent, il est vrai, qu'en augmentant le prix de la journée on ne diminue le nombre des rachats. Mais l'expérience a fait reconnaître que le taux des tarifs de conversion en argent exerçait moins d'influence qu'on ne l'avait d'abord pensé sur l'importance des acquittements en argent. Il est une partie de la population, c'est la classe aisée, qui n'acquittera jamais les journées en nature, le taux de rachat fût-il même un peu élevé ; une autre partie, au contraire, préférera toujours l'acquittement en nature au rachat en argent, même à un taux très bas, soit parce qu'un sacrifice à faire en argent lui paraît toujours une charge plus pesante, soit parce que les journées de prestation étant, autant que possible, demandées aux époques où les travaux de l'agriculture laissent quelques loisirs, acquitter alors les journées en nature est à peine un sacrifice. C'est ce qu'ont pleinement démontré les essais faits dans quelques départements où l'on a successivement abaissé et relevé les tarifs.

Quelques conseils généraux, maintenant un tarif peu élevé, ont été guidés par cette pensée que le rachat en argent, même pour un prix beaucoup inférieur à la valeur effective

des journées, était désirable dans l'intérêt du service vicinal; qu'on avait ainsi la possibilité d'employer des ouvriers et d'obtenir à la fois une plus grande masse de travaux et des travaux mieux exécutés. Ce raisonnement pouvait être exact, lorsque la prestation était appliquée sous la seule surveillance des maires, et par conséquent sans direction réelle et sans contrôle efficace. Mais il ne l'était déjà plus en 1846, et un de mes prédécesseurs pouvait dire avec raison à cette époque : « Les choses ont bien changé, surtout dans les départements où les agents voyers sont assez nombreux pour diriger et surveiller partout, et dans ses détails, l'exécution des travaux de prestation. Là, les résultats obtenus ont bientôt dépassé ce qu'il avait été permis d'espérer, et les journées de prestataires ont donné une masse de travail qui ne diffère que peu de celle des ouvriers salariés.

Depuis 1846, la situation s'est encore considérablement améliorée à ce point de vue, et je peux citer notamment le département de Seine-et-Marne où, sous ce rapport, il a été obtenu des résultats remarquables.

Je vous prie, monsieur le préfet, de soumettre ces considérations au conseil général de votre département, dans sa prochaine session ; je pense qu'il en sera frappé et qu'il en tiendra compte en fixant le tarif applicable à l'exercice 1879. »

Subventions industrielles. — Parmi les ressources éventuelles consacrées à l'entretien des chemins vicinaux, il faut ranger les subventions spéciales imposées aux industriels pour les transports qui causent aux chemins, de quelque ordre qu'ils soient, des dégradations extraordinaires. Le calcul et le recouvrement de ces subventions engendrent des questions délicates et toute une jurisprudence s'est formée sur ce sujet ; nous l'étudierons au mot *Subventions industrielles*.

Le département ne peut se substituer aux communes pour l'entretien des chemins vicinaux ordinaires. — *Décret du 11 juillet 1875.*

Sur la proposition du ministre de l'intérieur;

Vu le rapport présenté au conseil général d'Eure-et-Loir par le préfet du département, au commencement de la session d'octobre 1874, et proposant à l'assemblée départementale de demander que le département soit autorisé à se substituer aux communes pour l'entretien de leurs chemins vicinaux ordinaires ;

Vu le procès-verbal de la séance tenue le 23 octobre 1874 par le conseil général, duquel il résulte que l'assemblée départementale, au lieu de formuler à cet égard une demande, a cru devoir prendre une délibération portant :

1° Que le département exécutera, au profit des communes dont les conseils municipaux en auront fait la demande, les travaux d'entretien des chemins vicinaux ordinaires arrivés à l'état d'entretien et compris dans le réseau subventionné ;

2° Que les ressources communales affectées à l'entretien des chemins seront rattachées au budget départemental et que les travaux seront effectués d'après le mode adopté pour les chemins vicinaux d'intérêt commun ;

Vu le recours formé par le préfet contre cette délibération ;

Vu les lois des 18 juillet 1837, 24 juillet 1867 et 21 mai 1836 ;

Vu la loi du 10 août 1871 et notamment les art. 48 et 49 ;

Considérant qu'aux termes de l'art. 1er de la loi du 21 mai 1836, les chemins vicinaux sont à la charge des communes, et que les travaux à effectuer sur ces chemins sont des travaux municipaux, qu'ils doivent, par conséquent, être exécutés dans les conditions prévues par les lois des 18 juillet 1837 et 24 juillet 1867, sous la direction du maire ;

Que les ressources affectées aux chemins vicinaux ordinaires figurent comme recettes municipales au budget de la commune et qu'elles ne pourraient être rattachées au budget départemental qu'en vertu d'une loi ;

Qu'un conseil général ne saurait, dès lors, par une simple délibération et même avec l'assentiment des conseils municipaux, modifier les règles tracées par la loi pour l'exécution et le payement de ces travaux;

Que cette solution ressort des lois des 25 février et 27 juillet 1874, qui ont autorisé les départements des Côtes-du-Nord et du Finistère à exécuter, au profit des communes, les chemins vicinaux ordinaires compris dans le réseau subventionné, puisque le législateur a dû intervenir pour permettre exceptionnellement cette substitution ;

Que la délibération prise par le conseil général d'Eure-et-Loir ne saurait, dès lors, être mise à exécution tant qu'elle n'aura pas été sanctionnée par l'assemblée nationale ;

En ce qui concerne spécialement l'application de l'art. 49 de la loi du 10 août 1871 ;

Considérant que la délibération susvisée n'a été prise ni en vertu de l'art. 46 de la loi du 10 août 1871, ni en vertu d'aucune autre disposition autorisant le conseil général à statuer définitivement;

Que l'assemblée départementale n'a pu légalement délibérer sur cet objet qu'en vertu de l'art. 48, paragraphe 5, qui l'autorise à délibérer sur tous les objets d'intérêt départemental dont elle est saisie, soit par une proposition du préfet, soit sur l'initiative d'un de ses membres ;

Qu'il n'y a pas lieu, dès lors, de provoquer

un décret d'annulation dans la forme tracée par l'art. 47, applicable seulement au cas où le conseil général statue définitivement;

Sans examiner la question de savoir si une décision du pouvoir exécutif est nécessaire pour empêcher qu'une délibération prise par un conseil général sur les matières qui sont du domaine du législateur ressortisse à effet;

Attendu que l'art. 49 de la loi du 10 août 1871 autorise le gouvernement à suspendre, par un décret motivé, l'exécution de toutes les délibérations prises en vertu de l'art. 48;

Décrète:

Art. 1er. — Est suspendue l'exécution de la délibération du conseil général d'Eure-et-Loir, portant que le département se substituera aux communes pour l'entretien de leurs chemins vicinaux ordinaires compris dans le réseau subventionné.

Création de ressources nouvelles. — La dotation de la caisse instituée par l'art. 6 de la loi du 11 juillet 1868 est à peu près épuisée, et le gouvernement se trouve aujourd'hui dans l'impuissance de donner satisfaction aux nombreuses demandes formulées chaque jour par les départements et les communes.

Il est indispensable de ne pas laisser inachevée et imparfaite la grande œuvre des chemins vicinaux, et c'est dans ce but que le gouvernement a présenté aux chambres, le 13 mai 1878, un projet de loi tendant à augmenter de 300 millions la dotation de la caisse des chemins vicinaux.

Dans ce projet de loi, voté le 10 avril, il n'est plus parlé des subventions annuelles, dont l'utilité a été médiocre, car ces subventions éparpillées n'ont produit aucun résultat utile.

La nouvelle caisse sera ouverte aux départements comme aux communes dans les conditions stipulées par les art. 6, 8 et 9 de la loi du 11 juillet 1868. — Telle est la principale innovation adoptée.

Institution de commissions de surveillance. — Le 19 mars 1878, M. le ministre de l'intérieur a adressé aux préfets deux circulaires: l'une relative à la création d'un contrôle, d'une inspection générale des chemins vicinaux; l'autre relative à la création de commissions locales de surveillance.

Le projet de création d'une inspection générale n'a été favorablement accueillie que par 41 départements; beaucoup de conseils généraux ont vu dans cette institution une atteinte portée à leur indépendance, à leur liberté d'action.

En ce qui touche l'institution des commissions locales, voici dans quels termes M. le ministre de l'intérieur la recommande:

Monsieur le préfet, il existe dans un certain nombre des départements des commissions cantonales chargées de la surveillance des chemins vicinaux. Cette création a pour but d'associer aux efforts de l'administration des personnes habitant le pays et intéressées au bon état de la viabilité. Je crois devoir la signaler à votre attention, en vous priant d'examiner si elle ne pourrait pas être appliquée utilement dans votre département.

Il ne s'agit, bien entendu, que des chemins de grande communication et d'intérêt commun, les chemins vicinaux ordinaires étant placés par la loi et devant rester sous la direction immédiate des maires. L'administration des grandes lignes appartient au contraire au préfet, et comme, à raison de ses occupations multiples, il ne peut exercer sur chacune d'elles une surveillance incessante, les commissions cantonales ont pour mission de le seconder dans cette tâche; loin d'affaiblir son autorité, elles doivent la fortifier, en rendant son action plus efficace. Il s'ensuit que les membres qui composent ces commissions ne sauraient prétendre à un pouvoir propre, se manifestant par des actes quelconques d'autorité ou de contrôle direct; leur rôle est celui d'un conseil placé près du préfet pour l'éclairer sur les besoins du service, sur les détails qu'il ne peut voir par lui-même, pour lui signaler les abus et appeler son attention sur les améliorations à introduire.

Intermédiaires officieux entre les populations et l'administration, les commissaires peuvent, par leurs relations dans le pays, aplanir bon nombre de difficultés que présente l'application des lois et règlements, faciliter l'acquittement des prestations, faire comprendre aux propriétaires leurs véritables intérêts et obtenir d'eux des cessions gratuites de terrains, enfin donner leur avis sur toutes les questions relatives aux chemins dont la surveillance leur est confiée.

Les commissions seront instituées par canton et comprendront chacune douze membres au plus. Elles seront présidées, lors de leur première réunion, par le préfet ou son délégué, ou par le sous-préfet de l'arrondissement. Dans cette séance, elles nommeront leur président et constitueront leur bureau. La présidence appartiendra cependant toujours au préfet ou au sous-préfet, lorsque ceux-ci croiront devoir assister à la séance.

Les agents voyers seront toujours appelés et fourniront tous les renseignements qui leur seront demandés par le président.

IV. — Conservation et police des chemins vicinaux.

Tout ce qui est relatif à la conservation et à la police des chemins vicinaux est compris au titre V de l'instruction générale. Les articles de l'instruction sont rédigés en conformité soit du règlement général arrêté par M. le

bande de terrain de 1 mètre de largeur et leur droit se résout en une indemnité à fixer par experts.

Mais il faut se garder d'assimiler le redressement à l'élargissement ainsi que cela se fait dans certains départements où l'on admet qu'il y a élargissement toutes les fois que l'on conserve une bande, si étroite qu'elle soit, du chemin primitif bien que l'on aliène une partie de ce chemin. L'élargissement doit s'entendre dans le sens absolu du mot, il ne doit pas y avoir déplacement du chemin, il doit seulement conquérir une bande de terrain soit à droite, soit à gauche, soit des deux côtés à la fois; mais il ne faut pas qu'il y ait lieu en même temps de prendre du terrain à certains riverains et d'en céder à d'autres, car dans ce cas on est en présence d'un redressement.

Sur le plan parcellaire on teinte en rose les surface prises aux riverains et en jaune les surfaces cédées; pour qu'il y ait élargissement simple, il faut que tout l'emplacement actuel du chemin soit conservé, et que le plan parcellaire ne porte que des teintes roses; s'il existe en même temps des teintes jaunes, c'est qu'on opère un redressement.

C'est dans ce sens, suivant nous, qu'il convient d'interpréter la loi, et nous croyons que le conseil d'État a adopté cette interprétation.

Le plan d'élargissement, dressé par les agents voyers, est soumis au conseil municipal, puis soumis à l'approbation de la commission départementale.

La décision qui prescrit l'élargissement d'un chemin vicinal de l'une des trois catégories doit être notifiée au proprétaire des terrains au moins dix jours avant la prise de possession. A l'expiration de ce délai, et sauf l'exception qui concerne les terrains bâtis, il peut être procédé à l'exécution des travaux préalablement au règlement de l'indemnité. S'il existe sur les terrains à occuper des arbres fruitiers ou de haute futaie, il en est référé au préfet et il peut être sursis à l'abattage jusqu'au règlement de l'indemnité. — Cass., 7 juin 1838, 10 juillet 1854.

Lorsque la cession amiable est consentie par un traité entre le maire et le propriétaire, ce traité est soumis au conseil municipal, puis il est approuvé par le préfet en conseil de préfecture, sauf le cas prévu par l'art. 1, § 1 de la loi du 24 juillet 1837.

Le propriétaire privé d'une partie de son terrain par l'effet d'un arrêté du préfet qui fixe la largeur d'un chemin vicinal, peut valablement intenter une action possessoire ayant pour objet, non d'être réintégré ou maintenu dans sa possession, mais de faire constater le fait antérieur de cette possession, dans le but d'établir son droit à une indemnité. — Cass., 26 juin 1849.

Sur une demande d'alignement, un propriétaire riverain d'un chemin rural a obtenu l'autorisation d'établir sa clôture à 3 mètres de la propriété bordant l'autre côté du chemin : l'exécution commencée de cette clôture ayant été interrompue par suite de contestations soulevées par la commune devant l'autorité judiciaire, au sujet d'une bande de terrain que l'alignement précité laissait en dehors de la voie publique, contestations dans lesquelles la commune fut reconnue mal fondée, le propriétaire à cru devoir former une nouvelle demande d'alignement; mais il n'y a été statué qu'après qu'un arrêté préfectoral avait classé comme vicinal le susdit chemin, en portant sa largeur de 3 à 10 mètres. — En vertu du nouvel arrêté d'alignement et en conformité de l'arrêté de classement, l'administration prétend obliger le propriétaire à abandonner à la voie publique le terrain nécessaire pour donner au chemin vicinal une largeur de 10 mètres. — Ce propriétaire est fondé à soutenir qu'il ne peut être tenu, en vertu des actes précités, de céder à la commune les terrains nécessaires pour l'exécution de l'arrêté de classement, jusqu'à ce que l'expropriation en ait été régulièrement prononcée suivant les prescriptions de l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836. — (L'arrêté de classement, qui a porté de 3 à 10 mètres la largeur du chemin, ne rentre pas dans les mesures autorisées par l'art. 5 de cette loi, qui n'est applicable qu'au simple élargissement d'un chemin vicinal préexistant. Or, dans la circonstance, il s'agit en réalité de l'ouverture d'un nouveau chemin). — 26 janvier 1870.

Alignements. — Lorsque la largeur d'un chemin vicinal a été fixée par un arrêté régulier, l'arrêté d'alignement donné par un maire conformément aux limites fixées par l'acte de classement n'est pas entaché d'excès de pouvoirs. — 1er juin 1877.

L'arrêté de classement d'un chemin ayant fixé la largeur de ce chemin, sans que les limites en aient jamais été déterminées, le propriétaire qui a bâti, avec autorisation, le long du chemin en lui laissant une largeur supérieure à celle de l'arrêté, ne peut pas être considéré comme ayant commis une anticipation. — 12 mai 1876.

Lorsque, par suite de la mise à l'alignement d'une construction sujette à reculement le long d'un chemin vicinal, il y a lieu de payer le terrain au propriétaire et qu'on ne peut s'entendre à l'amiable, le règlement de l'indemnité se fait par experts comme en matière d'élargissement simple.

Rétrocession aux riverains des terrains déclassés. Echange. — Après que la largeur d'un chemin vicinal a été réduite, la commune qui ne se propose pas d'employer, dans un intérêt d'utilité publique, la partie retranchée,

ne peut refuser de céder cette bande de terrain aux riverains qui consentent à en payer la valeur, en la forme voulue par l'art. 19 de la loi du 21 mai 1836. — Et le riverain, qui a obtenu du préfet l'alignement et l'autorisation de construire jusqu'à la limite extrême du chemin rectifié, peut s'emparer de la bande de terrain retranchée, avant même que les experts en aient déterminé la valeur. — Cass., 25 février 1867.

En matière de chemins vicinaux, un propriétaire riverain, auquel est faite la rétrocession des parcelles déclassées, est fondé à soutenir que le conseil de préfecture est incompétent pour fixer le prix dû par lui à la commune et pour statuer sur les frais d'expertise. — La rétrocession dont il s'agit est un contrat de droit commun, et les contestations auxquelles donne lieu l'exercice du droit attribué aux propriétaires riverains par l'art. 19 de la loi du 21 mai 1836, doivent être portées devant l'autorité judiciaire. — 27 avril 1877.

La commune ne peut disposer des terrains retranchés d'un chemin vicinal qu'après avoir mis le riverain en demeure de les acquérir et de donner sa réponse dans un délai de quinzaine.

Les échanges, avec ou sans soulte, se font conformément à l'art. 10 de la loi du 28 juillet 1824.

Classement, redressement, élargissement des chemins de grande et de moyenne communication. — La procédure ne diffère guère de celle qui se rapporte aux chemins vicinaux ordinaires, si ce n'est que la décision, au lieu d'appartenir à la commission départementale, est réservée au conseil général, conformément à l'art. 46 de la loi du 10 août 1871.

La seule formalité prescrite par l'art. 6 de la loi du 21 mai 1836, préalablement au classement des chemins vicinaux ordinaires comme chemins vicinaux d'intérêt commun, est de prendre l'avis des conseils municipaux des communes intéressées. — 28 novembre 1873. Le vote des conseils municipaux n'est d'ailleurs qu'un simple avis auquel le conseil général n'est pas tenu de se conformer.

Pour les chemins de grande communication, l'art. 7 de la loi de 1836 exige également l'avis du conseil d'arrondissement.

S'il s'agit d'ouvrir un nouveau chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou d'en redresser un ancien, la décision prononçant le classement doit porter déclaration d'utilité publique afin de permettre l'expropriation; il y a donc nécessité d'une enquête préalable, qui doit être faite dans les formes prescrites par l'ordonnance du 18 février 1834, ou par celle du 23 août 1835, selon que les travaux intéressent plusieurs communes ou une seule.

Ouvrages accessoires des chemins vicinaux. — Lorsqu'il y a lieu d'acquérir des terrains pour établir des ouvrages accessoires d'un chemin vicinal, tels que les ouvrages nécessaires à l'écoulement des eaux, il faut remplir les formalités d'expropriation comme il est dit à l'art. 16 de la loi de 1836, et il faut une déclaration d'utilité publique émanant de la commission départementale, du conseil général, ou du président de la République, suivant les cas.

Déclassement d'un chemin vicinal. — Le déclassement d'un chemin vicinal de l'une des trois classes est prononcé par les mêmes autorités qui prononcent le classement et après l'accomplissement des mêmes formalités.

Toutes les communes intéressées doivent être consultées; lorsqu'un chemin vicinal ordinaire se prolonge et est classé sur une commune voisine, le dépôt du projet de déclassement doit également se faire dans cette dernière commune dont le conseil municipal doit être appelé à donner son avis comme le conseil de la principale commune intéressée. — Lois des 28 juillet 1824 et 18 juillet 1837.

Aucune disposition de la loi n'interdit à un conseil général de procéder par une mesure d'ensemble au classement de chemins vicinaux de grande ou de moyenne communication. Ainsi, le conseil d'Etat a admis qu'un département avait le droit de déclasser par une mesure générale toutes ses routes départementales et de les transformer en chemins de grande communication, alors même que cette mesure aurait pour but principal d'imposer des subventions spéciales aux usiniers causant à ces voies publiques des dégradations extraordinaires. — 5 janvier 1877.

Classement des chemins accédant aux gares et stations de chemins de fer. — *Circulaire du ministre de l'intérieur du* 17 *août* 1875.

Monsieur le préfet, je suis informé que, dans un certain nombre de départements, l'état de viabilité des chemins qui aboutissent aux gares et aux stations de chemins de fer laisse beaucoup à désirer; sur plusieurs points, ces voies, indispensables à l'agriculture, au commerce et à l'industrie, sont même devenues absolument impraticables.

Pour justifier cette situation regrettable, quelques communes prétendent, et le plus souvent avec raison, que, bien que la gare ou la station soit située sur leur territoire, elles ne sont pas les seules intéressées à l'entretien du chemin d'accès. Elles offrent un contingent proportionné à leur intérêt; mais, si les communes environnantes refusent de concourir à la dépense, et si le chemin est classé

dans la vicinalité ordinaire, elles n'ont, à l'égard de ces dernières, aucun moyen de contrainte.

Il me paraît utile, monsieur le préfet, d'appeler sur ce point l'attention du conseil général de votre département.

A mon avis, il conviendrait de ranger dans la catégorie des chemins de grande communication ou dans celle des chemins d'intérêt commun toutes les voies qui aboutissent aux gares et aux stations, en s'appuyant, suivant les circonstances, soit sur l'art. 6, soit sur l'art. 7 de la loi du 21 mai 1836.

Il est, en effet, bien peu de ces chemins qui ne servent qu'à la seule commune sur le territoire de laquelle ils sont situés; presque tous servent aussi, plus ou moins, aux communes environnantes, et il serait juste de faire contribuer à la dépense, dans une équitable proportion, toutes les localités qui ont un intérêt quelconque à leur conservation.

Cette mesure, qui a été appliquée dans les départements de la Haute-Vienne et de Seine-et-Marne, y a donné les meilleurs résultats, et il suffira, je l'espère, de la signaler au conseil général de votre département, pour que, justement soucieux de l'intérêt public, il s'empresse de l'adopter.

III. — Exécution des travaux; réseau subventionné et réseau non subventionné.

Direction et surveillance des travaux. — Les travaux des chemins de grande et de moyenne communication sont effectués sous l'autorité du préfet; ceux des chemins vicinaux sous l'autorité des maires.

Les agents voyers sont chargés d'assurer, de surveiller et de constater leur bonne exécution.

Bien que les travaux d'ouverture des chemins vicinaux, dits *d'intérêt commun ou de moyenne communication,* soient dirigés par les agents voyers, sous l'autorité du préfet, il n'en résulte pas que ces travaux perdent le caractère de travaux communaux. — En conséquence, c'est non contre le préfet, mais contre le maire de la commune sur le terrain de laquelle est ouvert le chemin, et qui en deviendra propriétaire, que doit être intentée l'action du particulier dépossédé ou lésé par lesdits travaux. — Cass., 4 février 1867.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 20 mars 1877. — Rôle des préfets en matière de chemins de grande et de moyenne communication. (Analyse.)

Aux termes de l'art. 9 de la loi du 21 mai 1836, les chemins vicinaux de grande communication sont placés sous l'autorité préfectorale. — Il en résulte pour le préfet le droit de faire tous les actes d'administration qu'exigent ces chemins et, notamment, de passer les contrats ou les marchés, diriger les travaux d'ouverture, d'entretien ou de réparation; réclamer les subventions spéciales à raison des dégradations extraordinaires, liquider et ordonnancer les dépenses, représenter les communes intéressées devant les tribunaux administratifs ou judiciaires.

Le préfet est-il investi du même droit à l'égard des chemins vicinaux d'intérêt commun?

Jusqu'à ces derniers temps, le conseil d'Etat ne l'admettait pas. Il décidait qu'il n'appartenait pas au préfet, mais aux maires, de réclamer les subventions spéciales dues pour dégradations extraordinaires causées aux chemins d'intérêt commun, 19 décembre 1873, 1er décembre 1876. Cette jurisprudence était de nature à entraver la marche du service vicinal et à restreindre ses ressources. Le conseil d'Etat n'a pas persisté dans sa manière de voir. Après un examen approfondi de la question, il vient de reconnaître que les chemins d'intérêt commun, ayant été assimilés par la loi du 10 août 1871 aux chemins vicinaux de grande communication, on doit les considérer comme étant placés, dans la même mesure que ces derniers, sous l'autorité préfectorale. Il a décidé, en conséquence, que le préfet a qualité pour représenter les communes intéressées dans les contestations relatives aux chemins d'intérêt commun. — 12 janvier 1877.

D'après les motifs de cet arrêt, le conseil d'Etat déciderait également aujourd'hui que les autres actes d'administration concernant les chemins d'intérêt commun, tels que la passation des contrats ou des marchés, la direction des travaux, l'acceptation des souscriptions volontaires et le recouvrement des subventions spéciales rentrent dans les attributions du chef des services publics du département.

*Circulaire du ministre des travaux publics du 11 février 1878.— **Intervention des ingénieurs dans l'instruction des affaires d'intérêt communal ou vicinal.***

Monsieur le préfet, l'administration des travaux publics est fréquemment consultée par M. le ministre de l'intérieur sur des affaires d'intérêt communal ou vicinal, qui soulèvent des questions techniques dont l'appréciation exige la production de renseignements par MM. les ingénieurs.

Il convient donc que ces fonctionnaires fournissent, sur les affaires de cette nature, les rapports que peut leur faire demander M. le ministre de l'intérieur, et je vous prie, en conséquence, de veiller à ce que cette prescription soit régulièrement observée.

Chemins du réseau subventionné. — Les chemins du réseau subventionné sont ceux qui ont participé ou qui participent au bénéfice de la loi du 11 juillet 1868, ci-dessus relatée. Diverses circulaires ministérielles ont complété la loi de 1868 et réglementé l'existence du réseau subventionné ; nous donnerons ici les principaux extraits de ces circulaires.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 15 avril 1874. (Extrait.) — « On entend par *réseau subventionné* l'ensemble des chemins admis à prendre part aux subventions créées par la loi du 11 juillet 1868.

Ce réseau, en ce qui touche la vicinalité ordinaire, se divise en deux parties distinctes :

La première, qui porte le nom de *réseau subventionné proprement dit*, doit comprendre tous les chemins ou portions de chemins dont la construction ou l'amélioration a été reconnue urgente.

La seconde, qui sera désignée, à l'avenir, sous la dénomination de *réseau subventionné annexe*, comprend toutes les lignes parvenues à l'état d'entretien ou de viabilité au moment où la commune a été admise à participer à la répartition.

Le réseau non subventionné se compose donc, pour les communes n'ayant pas de lignes comprises dans le réseau subventionné proprement dit, de tous les chemins vicinaux ordinaires classés, quel que soit leur état, et, pour les autres communes, des chemins dont la construction ou l'amélioration a été ajournée, à la suite de l'enquête prescrite par le décret du 17 août 1867.

Toutes les ressources créées par les communes, les particuliers, les départements et l'Etat, doivent être exclusivement affectées aux chemins compris dans le réseau subventionné proprement dit, et dans le réseau annexe.

Il n'y a aucun motif d'en distraire une partie, quelque minime qu'elle soit, en faveur des autres chemins vicinaux ordinaires. Ces derniers sont, en effet, en lacune ou, le plus souvent, impraticables ; ils sont, en outre, d'une utilité évidemment très contestable, autrement ils auraient été compris dans une des deux catégories précédentes.

Depuis 1868, certaines lignes, sans utilité à cette époque, ont acquis, il est vrai, par suite du déplacement de la circulation, une grande importance ; mais l'inverse a dû se produire certainement. Aussi il me paraît nécessaire de procéder à une révision qui aura pour effet de faire profiter les premières des dispositions de la loi de 1868 et d'ajourner à d'autres temps la construction ou l'amélioration des secondes.

Cette révision doit cependant être opérée avec la plus grande réserve. En procédant sans mesure, on s'exposerait à perdre le fruit des efforts de cinq années ou, tout au moins, à troubler l'économie de l'entreprise par des transformations qui pourraient en arrêter la marche et en compromettre le succès.

L'opération dont il s'agit devra donc être étroitement circonscrite.

Vous vous bornerez à faire sortir du réseau subventionné proprement dit ceux des chemins qui peuvent, sans inconvénient, en être éliminés, et vous constituerez ainsi une réserve qui, venant s'ajouter à la réserve actuelle, si toutefois il en existe une dans votre département, permettra de donner, dans une certaine mesure, satisfaction aux besoins nouveaux et de réparer, autant que possible, là où elles n'ont pu l'être, les omissions, les erreurs de mesurage ou les inégalités résultant du travail primitif. De cette manière, le réseau se trouvera dégagé de tout élément inutile, et vous ne serez plus que très rarement obligé de recourir à des substitutions qui, à bien des points de vue, présentent de sérieux inconvénients.

Il ne suffira pas cependant, pour qu'un chemin puisse être retranché du réseau, qu'il soit reconnu inutile ou moins utile qu'un autre. Il sera encore absolument nécessaire que, depuis son introduction dans le réseau, il n'ait pas changé d'état, c'est-à-dire que la commune n'ait consacré aucune ressource de quelque nature qu'elle soit à l'améliorer. Cette règle se justifie d'elle-même. En considérant, en effet, comme disponible la longueur d'un chemin qui a été l'objet d'améliorations depuis 1868, on arriverait à augmenter la longueur du réseau attribué au département ; or, aux termes de la loi, cette longueur doit rester fixe. On augmenterait également le chiffre de la dépense constatée, à l'origine, à la charge de la commune, et, par voie de conséquence, le montant de la subvention de l'Etat.

Tout chemin ou toute portion de chemin amené, depuis l'ouverture de la période décennale, à l'état d'entretien ou de viabilité, ou simplement amélioré depuis cette époque, ne pourra donc, en aucun cas, concourir à la formation de la réserve.

Celle-ci ne devra donc se composer que de longueurs provenant de chemins qui se trouvent actuellement dans la même situation qu'à l'époque de leur introduction dans le réseau, ou, en d'autres termes, des chemins n'ayant été l'objet depuis 1868 d'aucune amélioration.

Quelques départements ont compris dans le réseau subventionné proprement dit des chemins à l'état d'entretien, sans doute parce que ces derniers exigeaient des travaux de grosses réparations. S'il en était autrement, on aurait, en les classant ainsi, commis une erreur qu'il conviendrait de réparer, en reportant ces chemins dans le réseau subventionné

annexe, où ils auraient dû toujours figurer, et en augmentant la réserve d'une longueur équivalente. C'est le cas unique dans lequel une longueur à l'état d'entretien pourra concourir à former la réserve ; ce cas est d'ailleurs implicitement prévu par la règle générale, puisque les chemins dont il s'agit, qui étaient à l'état d'entretien au 1er janvier 1869, se trouvent encore aujourd'hui dans la même situation.

En vous inspirant de ces principes généraux, vous retrancherez du réseau, pour former la réserve disponible :

1° Les lignes qui, reconnues utiles à l'époque du classement par catégories, n'ont plus une importance qui justifie leur construction immédiate. Vous ne prononcerez, toutefois, le retranchement qu'après avoir pris l'avis des conseils municipaux ;

2° Les chemins appartenant aux communes qui ont volontairement renoncé aux avantages de la loi du 11 juillet 1868 ;

3° Les chemins situés sur le territoire des communes qui, après mise en demeure, ont refusé de voter l'intégralité des ressources mises à leur disposition par la loi du 21 mai 1836 (3 journées et 5 centimes), ou qui, les votant, persistent, malgré vos recommandations, à les appliquer en totalité ou en partie au réseau non subventionné.

Ces communes reconnaissent, en effet, implicitement que les chemins qui ont été classés dans le réseau subventionné n'offrent pas pour elles une bien grande utilité, puisqu'elles ne font pas le moindre effort pour en assurer l'achèvement. Vous avez reconnu vous-même, que les lignes dont il s'agit sont peu intéressantes, puisque vous n'avez pas jugé à propos de faire usage du droit que vous donne l'art. 5 de la loi du 21 mai 1836 ;

4° Tous les chemins appartenant aux communes qui, dans le délai de quinze ans, peuvent les terminer au moyen de leurs ressources normales;

La loi du 11 juillet 1868 est en effet, il ne faut pas l'oublier, une loi de secours ; elle a exclusivement pour but de venir en aide aux communes dont les ressources ordinaires sont insuffisantes pour achever l'œuvre qui leur a été assignée ;

5° Les chemins pour lesquels les formalités régulières du classement n'ont pas été remplies, si les communes qu'ils sont appelés à desservir ne consentent pas à prendre des mesures immédiates pour en assurer le classement;

6° Enfin, dans le cas où le réseau subventionné attribué à certaines communes aura été notoirement exagéré, c'est-à-dire lorsque les subventions probables de l'Etat et du département, ajoutées aux ressources extraordinaires créées par les communes et les particuliers, pendant quinze ans, seront *hors de toute proportion* avec le déficit à couvrir, il y aura lieu de réduire la longueur subventionnée, de manière à établir, entre la dépense à faire et les ressources qui pourront y être affectées, une plus juste proportionnalité.

Deux conditions sont donc indispensables pour qu'un chemin puisse être retranché du réseau subventionné et concourir à la formation de la réserve : la première et la *principale*, c'est que ce chemin n'ait retiré aucun avantage de la loi; la seconde, qu'il rentre dans l'un des six cas énumérés. »

Circulaire du 23 *septembre* 1876. (Extrait.) — « Il a été décidé, vous le savez, que l'assiette du réseau subventionné ne serait plus modifiée qu'une fois, chaque année, au mois de septembre.

« Vous devez, en conséquence, avoir entre les mains, les éléments du travail que vous avez à soumettre à mon approbation pour l'année 1876. Vos propositions devront me parvenir le 15 *octobre*, au plus tard; elles seront en double expédition.

« Jusqu'ici, la répartition de la longueur kilométrique formant la réserve départementale n'a été assujettie à aucune règle précise. Le moment me paraît venu d'étendre aux communes qui désireront participer à cette réserve les obligations que la circulaire du 27 mars 1872 a imposées aux départements qui ont sollicité l'extension de la longueur à eux concédée par l'arrêté ministériel du 8 décembre 1868. A l'avenir, pour obtenir une augmentation de réseau, les communes devront justifier qu'elles sont en mesure : 1° de construire, dans le délai fixé, et d'entretenir leur réseau actuel ; 2° de couvrir la moitié de la dépense à laquelle doivent donner lieu la construction et l'entretien, jusqu'au 31 décembre 1882, de la nouvelle longueur dont elles demandent la concession. »

Circulaire du 8 *septembre* 1877. (Extrait.) — « Vous ne perdrez pas de vue que, *à part le cas ou une ligne a été classée dans une catégorie supérieure*, tout chemin qui a profité des avantages de la loi du 11 juillet 1868, c'est-à-dire qui a été amélioré, soit au moyen des subventions de l'Etat ou du département, soit au moyen des avances faites par la caisse des chemins vicinaux, ne peut sortir du réseau que si la commune à laquelle il appartient a remboursé les subventions et les avances dont il a profité ; les longueurs éliminées peuvent servir à grossir la réserve.

Je vous rappelle également que, pour être admises à participer aux subsides de l'Etat, les communes doivent inscrire annuellement à leur budget, au profit de la vicinalité, un crédit égal à la totalité des ressources mises à leur disposition par la loi du 21 mai 1836, et qui se composent, non seulement du produit de 5 centimes et de 3 journées de pres-

tation, mais encore de *tous les revenus libres*. Vous devrez donc faire application des dispositions de l'art. 5 de ladite loi à toute commune qui voudrait s'affranchir de cette obligation, à moins cependant qu'elle ne consente à rembourser les subventions et les avances qu'elle a reçues : — dans ce cas, vous proposerez son retranchement; — ou à moins qu'elle n'ait terminé la tâche qui lui a été assignée ; — dans cette dernière hypothèse, tous ses chemins devront être maintenus dans le réseau, car, en agissant autrement, on causerait un préjudice au département. En effet, la répartition des subventions de l'Etat étant opérée, chaque année, en prenant pour base la situation constatée par le tableau A, si l'on retranchait de ce document les chemins, au fur et à mesure de leur achèvement, la part du département diminuerait d'année en année, et d'autant plus que la construction du réseau aurait été poussée avec plus d'activité. Le maintien, dans le réseau, des chemins achevés est d'ailleurs nécessaire pour me permettre de rendre un compte exact des résultats obtenus au moyen des fonds dont j'ai été chargé d'assurer et de surveiller l'emploi. »

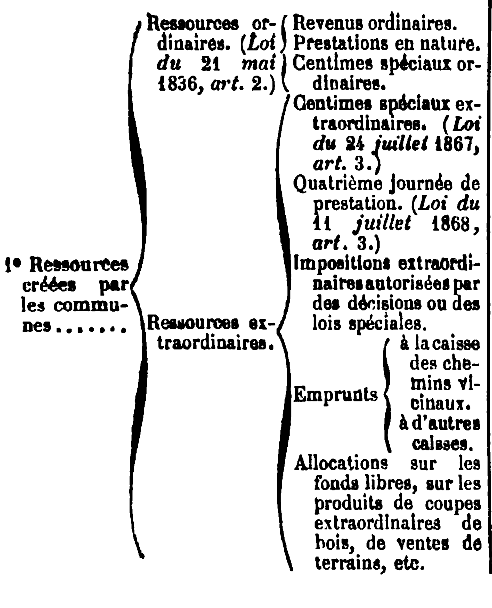
Création et répartition des ressources. — Les ressources affectées à la vicinalité sont créées et réparties comme l'indiquent les articles suivants de l'instruction générale de 1870 :

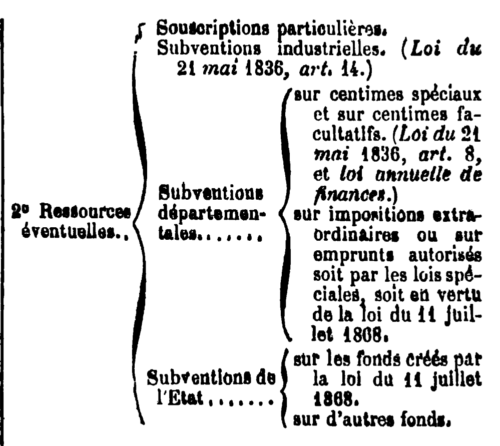
Art. 63. — Les ressources applicables aux dépenses des chemins vicinaux se composent :

1° De ressources ordinaires et de ressources extraordinaires créées par les communes ;

2° De ressources éventuelles.

Elles se divisent comme il suit :





A ces ressources s'ajoutent les restes en caisse ou à recouvrer, à la clôture de chaque exercice, sur les fonds affectés au service vicinal pendant l'année précédente.

Ressources ordinaires.

Art. 67. — Les ressources au moyen desquelles le conseil municipal doit d'abord faire face aux dépenses des chemins sont :

1° Les revenus ordinaires ;

2° En cas d'insuffisance, les prestations et les centimes spéciaux ordinaires, soit concurremment, soit indépendamment les uns des autres.

Ces ressources sont votées sans le concours des plus imposés. — Loi du 21 mai 1836, art. 2.

Art. 68. — L'allocation des crédits sur les revenus ordinaires a lieu dans la limite des sommes disponibles et des besoins de la vicinalité.

Art. 69. — La prestation ne peut être votée que par journées entières, jusqu'à concurrence du maximum déterminé par la loi. Le même nombre de journées est appliqué à tous les éléments imposables.

Art. 70. — Si le conseil municipal néglige ou refuse de voter, dans la session de mai, les ressources nécessaires pour les chemins vicinaux, le préfet y pourvoit d'office.

Il prend, en conseil de préfecture, un arrêté pour inscrire au budget de la commune le crédit disponible sur les revenus ordinaires.

En cas d'insuffisance de ce crédit, et si le conseil n'a pas voté le maximum des journées et des centimes, un arrêté est pris par le préfet pour l'imposition d'office des centimes spéciaux ordinaires et des journées de prestation nécessaires, dans les limites de ce maximum.

Cet arrêté est notifié au maire de la commune ainsi qu'au directeur des contributions

le conseil de préfecture n'aurait été compétent pour constater l'usurpation constitutive de cette contravention que s'il avait été saisi par l'administration sur un procès-verbal régulier. C'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande comme non recevable. — Loi du 9 ventôse an XIII; Code d'instruction criminelle, art. 9, 10, 11, 16; lois du 21 mai 1836 et du 18 juillet 1837. — 24 janvier 1872.

3. *Anticipation par le chemin vicinal.* — L'action formée par le riverain d'un chemin vicinal pour trouble apporté à sa possession d'un terrain limitrophe, par la plantation de bornes en dehors de la largeur du chemin fixée par l'administration, et la plantation d'arbres à une distance plus rapprochée que celle voulue par l'art. 671 du Code civil, constitue une action possessoire de la compétence du juge de paix, et non une demande de la compétence de l'autorité administrative. — Cass., 9 juin 1845.

4. *Dégradation.* — Aux termes des lois du 28 septembre 1791, 9 ventôse an XIII et 21 mai 1836, les conseils de préfecture sont compétents pour faire cesser les usurpations commises sur les chemins vicinaux; mais, aucune disposition de loi ne leur a conféré le droit de connaître des dégradations sur lesdits chemins, ni de prononcer des amendes pour le même objet. — 27 mai 1846.

Lorsqu'un agent de l'administration des ponts et chaussées est traduit devant le tribunal de police pour avoir dégradé un chemin communal par l'ouverture d'un fossé, il y a lieu de décider, préalablement au jugement de la contravention, si l'inculpé a agi d'après l'ordre de ses chefs et si le terrain sur lequel le fossé a été ouvert fait partie, ou non, d'une route départementale. L'examen de ces questions préjudicielles est de la compétence de l'autorité administrative. — 27 janvier 1848.

L'usurpation ou la dégradation d'un chemin vicinal donne lieu à une double compétence : l'une, celle du tribunal de police chargé d'appliquer la peine; l'autre, celle du conseil de préfecture chargé de faire cesser l'usurpation ou la dégradation et de faire réparer le chemin; mais ces deux compétences sont distinctes et indépendantes l'une de l'autre, et le tribunal de police n'a ni à renvoyer la cause entière devant le conseil de préfecture, ni à surseoir préalablement à statuer jusqu'après la décision de ce conseil. — Ce n'est qu'au cas d'un véritable doute sur le sens de l'arrêté de classement ou sur l'assiette ou les limites du chemin qu'il y a lieu à sursis et à renvoi au préfet pour l'interprétation de son arrêté. — Le fait d'usurpation ou de dégradation d'un chemin vicinal constitue, non une contravention successive imprescriptible, mais une contravention ordinaire, dont les effets seuls sont successifs et dont la prescription court à partir de la perpétration. — L'erreur dans les motifs ne donne pas ouverture à cassation contre un dispositif irréprochable. — Cass., 3 décembre 1858.

Les art. 9 et 17 de la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, qui attribuent compétence au conseil de préfecture pour statuer sur les dommages quelconques que les voitures peuvent causer aux routes ou à leurs dépendances par la faute, la négligence ou l'imprudence des conducteurs, ne sont pas applicables aux dégradations occasionnées par une voiture à un chemin vicinal encore en construction et qui n'a pas été livré à la circulation. Le conseil de préfecture est, dans ce cas, incompétent pour statuer sur le dommage causé. — 28 décembre 1853.

5. *Foi due à un procès-verbal.* — D'après une jurisprudence constante de la cour de cassation, le juge de police ne peut se fonder, pour relaxer le prévenu, sur des renseignements recueillis ou sur des allégations du prévenu lui-même. Aucun de ces moyens de preuve n'est légal et ne peut détruire les constatations du procès-verbal. — Elles ne peuvent être combattues légalement que par les moyens énoncés aux art. 153, 154, 155 du Code d'instruction criminelle, c'est-à-dire par des renseignements puisés, soit dans les débats, soit dans une visite des lieux légalement ordonnée et opérée, et dans les déclarations de témoins ayant prêté le serment voulu par la loi. — Cass., 14 mai 1870.

6. *Pacage de bestiaux.* — D'après les art. 80 de la loi des 14-22 décembre 1789, 3 de la loi des 16-24 août 1790, titre XI, les art. 10 et 11 de la loi du 18 juillet 1837, et 471, n° 15 du Code pénal, un maire peut légalement prohiber le fait de pâture des bestiaux sur les chemins vicinaux de sa commune.

Si, en dehors des cas prévus par les lois et règlements spéciaux concernant la pâture ou la dépaissance des bestiaux sur les terrains communaux et autres, les maires n'ont pas autorité pour réglementer les faits de cette nature, il en est différemment lorsque la dépaissance a lieu sur un chemin public où l'autorité municipale a l'obligation de maintenir la sûreté et la sécurité du passage et de veiller à sa conservation. — Cass., 1er décembre 1854.

En matière de contravention, la nécessité ne peut être admise comme excuse que lorsqu'elle réunit les caractères de la force majeure. — Annulation, par application de ce principe, d'un jugement qui avait renvoyé des fins d'un procès-verbal de contravention un particulier prévenu d'avoir laissé paître

des moutons le long des bermes et des fossés d'un chemin vicinal. — Cass., 21 août 1856.

7. *Déversement d'eaux insalubres.* — Le particulier qui, au mépris d'un règlement général, déverse sur un chemin vicinal des eaux insalubres provenant d'une usine, commet une contravention de petite voirie. Il ne saurait exciper, pour sa défense, de la disposition d'un arrêté préfectoral qui l'a autorisé à faire fonctionner son usine telle qu'elle existait depuis longues années. — Cass., 16 avril 1858.

8. *Ponteau établi sous un chemin dans l'intérêt d'un riverain.* — La contestation qui s'élève entre une commune et un propriétaire, au sujet de l'entretien d'un pont établi sous un chemin vicinal pour permettre l'écoulement d'eaux d'irrigation sur un fonds riverain, n'est pas de la compétence administrative alors que les deux parties fondent leurs prétentions sur des moyens de droit commun, savoir : la commune, sur l'état ancien des lieux, sur l'origine et la destination des eaux et sur le fait de la construction et de la réparation de l'ouvrage litigieux par le vendeur du fonds arrosé ; le propriétaire, sur le droit qu'il aurait acquis de faire écouler ses eaux à ciel ouvert sur le sol du chemin avant qu'il fût classé comme chemin vicinal ; la commune n'alléguant d'ailleurs aucun engagement de la partie adverse envers l'administration, ou aucun acte administratif. — 2 février 1860.

9. *Chemins vicinaux traversés par un chemin de fer.* — L'établissement sur un chemin vicinal d'un viaduc ou d'un passage à niveau pour la traversée d'un chemin de fer ne donne lieu à l'allocation d'aucune indemnité au profit de la commune, soit que ladite commune se plaigne de dépossession, soit qu'elle allègue la gêne dans la circulation, les dangers et les embarras qui résulteraient de l'existence des viaducs, des passages à niveau et des barrières ou des mauvaises dispositions de ces ouvrages, ou de la situation nouvelle d'une partie du chemin qui se trouve comprise dans les clôtures du chemin de fer.

La partie d'un chemin vicinal qui a été convertie en un passage à niveau ne cesse pas d'avoir le caractère et la destination d'un chemin vicinal. La commune ne peut réclamer une indemnité à raison de la gêne apportée à la circulation par l'établissement de ce passage. — 14 août 1865.

V. — Critique du régime actuel de la vicinalité ; comparaison entre les routes départementales et les chemins de grande communication.

Classification des routes et chemins. — Les routes et chemins de la France se divisent en six classes :

1° Les *routes nationales*, propriété de l'État, construites et entretenues par lui ;

2° Les *routes départementales*, propriété des départements, construites et entretenues par eux ;

Ces deux premières classes constituent le domaine de la grande voirie.

3° Les *chemins vicinaux de grande communication*, entretenus par les communes intéressées, avec le concours des départements ; ce concours, facultatif en droit, existe toujours dans la pratique ;

4° Les *chemins vicinaux de moyenne communication* ou d'intérêt commun, entretenus par les communes intéressées dont les ressources sont centralisées dans les mains de l'administration départementale ;

5° Les *chemins de petite communication* ou vicinaux ordinaires, entretenus par les communes sous la surveillance des agents du service vicinal.

Ces trois dernières classes constituent le domaine de la petite voirie ; le sol de tous les chemins vicinaux appartient aux communes qu'ils traversent ;

6° Enfin, viennent les *chemins ruraux*, qui appartiennent aux communes et sur lesquels l'administration n'exerce pour ainsi dire aucune action. Nous ne ferons donc que les mentionner pour mémoire.

Cette classification paraît assez compliquée et elle l'est en effet ; les routes départementales et les chemins de grande communication notamment, destinés à rendre presque identiquement les mêmes services, sont placés sous des régimes tout différents. De là, de nombreuses anomalies appelées nécessairement à disparaître dans un prochain avenir.

Quelques départements ont cru atteindre le but en déclassant les routes départementales pour en faire des chemins de grande communication ; cette opération présente au premier abord de nombreux avantages ; nous les examinerons et nous rechercherons ce qu'ils ont de fondé.

Passant ensuite au système actuel de la vicinalité, nous en donnerons un rapide aperçu, nous ferons ressortir les inconvénients qu'il présente et la nécessité qui s'impose de procéder à la révision complète de ce système.

Déclassement des routes nationales. — Les routes nationales appartiennent à l'État ; elles sont construites et entretenues aux frais du trésor par le service des ponts et chaussées.

En temps ordinaire, les routes nationales ont beaucoup perdu de leur ancienne importance : ces grandes artères sont aujourd'hui remplacées par les chemins de fer, elles ne reçoivent plus de transports à longue dis-

tance ; on peut les assimiler complètement aux routes départementales.

A ce point de vue, elles pourraient donc être déclassées et remises aux départements. Un conseil général, celui des Côtes-du-Nord, considérant le zèle, la capacité et l'activité du sous-ingénieur des ponts et chaussées remplissant les fonctions d'agent voyer en chef, a même émis le vœu que les routes nationales fussent remises au département avec une somme annuelle pour entretien et amélioration.

En dehors des questions de personne, on ne saisit pas quel peut être l'intérêt de cette mesure : si l'Etat devait alléger ses charges en déclassant les routes nationales, on comprendrait qu'il le fît; mais, s'il doit simplement verser aux départements les sommes qu'il dépense sur ces routes, il vaut bien mieux qu'il les dépense lui-même au mieux de ses intérêts.

L'Etat ne peut se passer pour ses grands travaux d'un personnel spécial; ces grands travaux sont intermittents; il faut donc, pour assurer le recrutement et la stabilité du personnel, le charger d'un service courant. Les routes nationales constituent ce service.

Mais ce n'est là qu'un motif secondaire; il existe un motif capital pour laisser aux mains de l'Etat les routes nationales, c'est leur importance stratégique.

Pendant la dernière guerre, dans les départements envahis, alors que les chemins de fer ne marchaient plus, ce sont elles qui ont supporté tout le poids de la circulation; elles ont alors repris momentanément leur ancien rôle. Il ne faut donc pas s'exposer à les voir disparaître ou tomber en mauvais état d'entretien, et l'Etat a le devoir de les maintenir au même titre que tous les engins de guerre qu'il conserve dans ses arsenaux.

Régime comparé des routes départementales et des chemins de grande communication. — Pour permettre de saisir nettement les différences qui existent entre le régime des routes départementales et celui des chemins de grande communication, nous avons mis en regard et discuté successivement les conditions qui régissent l'un et l'autre de ces deux groupes de voies de communication :

1° *Formalités de classement et de déclassement.*

1° *Routes départementales.*— D'après l'art. 46 de la loi du 10 août 1871, le conseil général statue définitivement sur le classement et la direction, ainsi que sur le déclassement des routes départementales.

Lorsque la route départementale à déclasser se prolonge sur un département limitrophe, le droit de déclassement du conseil général est limité par l'art, 90 de la loi du 10 août 1871 :

« Les questions d'intérêt commun seront débattues dans des conférences, où chaque conseil général sera représenté, soit par sa commission départementale, soit par une commission spéciale nommée à cet effet. Les décisions qui y seront prises ne seront exécutoires qu'après avoir été ratifiées par tous les conseils généraux intéressés. »

Lorsque tous les conseils généraux sont d'accord, il n'y a donc point de difficulté pour le déclassement. Mais qu'arrive-t-il si deux conseils généraux voisins ne tombent pas d'accord; celui qui veut le déclassement de la route départementale a-t-il le droit de passer outre? Non, répond M. le ministre des travaux publics; le vote du conseil général qui aura provoqué la mesure devra être considéré comme nul et non avenu.

2° *Chemins de grande communication.* — D'après le même art. 46 de la loi du 10 août 1871, le conseil général statue définitivement sur le classement et la direction ainsi que sur le déclassement des chemins de grande communication et d'intérêt commun. Les formalités ci-dessus doivent être également remplies lorsqu'il s'agit de déclasser un chemin de grande communication qui se prolonge sur un département limitrophe. Mais nous ne pensons pas que le cas se soit présenté jusqu'à présent. M. le ministre de l'intérieur n'admet pas que l'unanimité des conseils généraux intéressés soit nécessaire pour rendre possible l'exécution de la mesure proposée par l'un d'eux, et ce dernier, après avoir recherché un accord préalable, a toujours le droit de passer outre.

Sous le rapport du classement et du déclassement, il n'y a donc pas de différence entre les routes départementales et les chemins de grande communication. La loi de 1871 n'a du reste pas supprimé les enquêtes préparatoires destinées à éclairer, mais non à dicter l'avis des conseils généraux.

Nous venons de voir que le ministère de l'intérieur et le ministère des travaux publics ont émis deux doctrines différentes en ce qui touche les voies qui s'étendent sur deux départements limitrophes.

La doctrine du ministère des travaux publics nous paraît plus juridique : une section de route départementale, d'importance secondaire pour le département qu'elle traverse, est quelquefois très utile à un département voisin, qu'elle met en relation avec des centres de commerce ou d'affaires; il serait regrettable que ce département pût être privé d'une voie de ce genre.

D'un autre côté, il faut distinguer entre le déclassement proprement dit, qui a pour effet de supprimer ou tout au moins d'amoindrir une voie de communication, et le déclassement tel qu'il est généralement pratiqué, et qui ne consiste qu'en un changement d'éti-

quette. Partout où l'on a déclassé les routes départementales, ce n'est point dans l'intention de les abandonner ou d'en réduire la largeur, c'est uniquement dans le but de changer le régime d'entretien. On sait bien, en effet, que le déclassement n'est qu'un mot et qu'il ne modifie ni l'importance de la circulation, ni la consommation de matériaux ou de main-d'œuvre. Sous la réserve que le déclassement ne changerait rien à l'assiette même de la voie considérée, un département pourrait donc, sans inconvénient, donner suite à sa résolution, malgré l'opposition du département limitrophe

2° *Propriété du sol.*

1° *Routes départementales.* — L'administration des domaines a longtemps revendiqué le sol des anciennes routes nationales de 3e classe transformées en routes départementales. Cette revendication n'est plus admise, et le sol des routes départementales appartient aux départements qu'elles traversent; cela résulte de l'art. 59 de la loi du 10 août 1871.

2° *Chemins de grande communication.* — D'après la loi du 21 mai 1836, le sol des chemins vicinaux, et par conséquent le sol des chemins de grande communication, appartient aux communes dans l'étendue de leur territoire.

D'une manière générale, on peut dire que cette question de propriété du sol est indifférente. Lorsqu'une chaussée est établie, il est bien rare qu'on la détruise; le sol en lui-même n'a donc aucune valeur vénale.

Il peut arriver exceptionnellement qu'il y ait lieu de vendre des excédants de largeur; il est bien rare aussi que cette opération soit d'un grand produit. Cela peut offrir quelque intérêt pour une petite commune, mais n'en offre aucun pour un département.

Pour ce qui est des terrains achetés ou vendus aux riverains par voie d'alignement, ce sont les départements qui en payent ou qui en touchent le prix le long des routes départementales, et ce sont les communes le long des chemins de grande communication. Il n'y a point là une source de profits, mais plutôt une dépense, car on a plus souvent à élargir qu'à rétrécir les traverses.

La propriété du sol peut cependant, en cas de déclassement, avoir une conséquence grave; c'est qu'elle entraîne la propriété des objets qui recouvrent la superficie, et en particulier des plantations. Aussi, lorsque le département de la Somme a déclassé ses routes départementales pour en faire des chemins de grande communication, il a eu soin de se réserver la propriété des arbres. Cette réserve n'est pas légale; mais les communes n'en seront pas moins forcées de l'accepter, parce que le département pourrait toujours retirer la subvention accordée par lui pour l'entretien des chemins dont il s'agit.

3° *Approbation des projets; déclaration d'utilité publique.*

1° *Routes départementales.* — D'après l'art. 46 de la loi du 10 août 1871, le conseil général statue définitivement sur les projets, plans et devis des travaux à exécuter pour la construction, la rectification ou l'entretien des routes départementales.

Il y a donc lieu de soumettre au conseil général les projets de tout genre, même les devis des baux d'entretien.

La déclaration d'utilité publique qui, d'après la loi du 3 mai 1841, doit précéder les formalités de l'expropriation, doit être prononcée par décret du chef de l'Etat, conformément à l'art. 3 de la loi précitée: « Dans une première rédaction de la loi du 10 août 1871, dit une circulaire de M. le ministre des travaux publics du 14 octobre même année, on avait proposé de conférer aux conseils généraux le droit de déclarer d'utilité publique tous les travaux à la charge du département; mais cette disposition a été rejetée lors de la troisième lecture. »

2° *Chemins de grande communication.* — D'après le même art. 46, le conseil général statue définitivement sur le mode d'exécution des travaux à la charge du département. C'est le seul droit qui lui soit réservé, et c'est au préfet qu'il appartient d'approuver les projets de tout genre pour les chemins vicinaux. Cela se conçoit du reste, car les travaux sont exécutés non seulement aux frais du département mais encore aux frais des communes.

D'après l'art. 44 de la loi du 10 août 1871 « le conseil général opère la reconnaissance, détermine la largeur et prescrit l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. Les délibérations qu'il prend à cet égard produisent les effets spécifiés aux art. 15 et 16 de la loi du 21 mai 1836. » Ces délibérations servent donc de déclaration d'utilité publique; avant 1871, la déclaration était faite par arrêté préfectoral.

D'après l'art. 2 de la loi du 8 juin 1864, la déclaration d'utilité publique, pour l'ouverture des chemins vicinaux, doit être faite par décret lorsque ces chemins touchent des propriétés bâties.

Les formalités à remplir sont donc beaucoup plus simples en général pour les chemins de grande communication que pour les routes. Néanmoins, est-ce là une raison bien sérieuse pour demander le déclassement des routes départementales? Ces formalités pourraient être gênantes s'il s'agissait de créer des

routes nouvelles, mais, pour les routes existantes, elles sont sans inconvénient.

Il est à remarquer du reste que les formalités deviennent les mêmes dès que l'on attaque des terrains bâtis.

4° *Formalités d'expropriation.*

1° *Routes départementales.* — En cas d'expropriation, art. 29 à 35 de la loi du 3 mai 1841, le jury est désigné par la 1re chambre de la cour du chef-lieu du département, ou par la 1re chambre du tribunal s'il n'y a pas de cour. Après les récusations, le jury se compose de douze personnes : ses opérations sont réglées par le magistrat directeur, qui, généralement, est un juge du tribunal civil de l'arrondissement.

2° *Chemins de grande communication.* — Pour les chemins vicinaux, c'est l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836 qui règle l'expropriation. Le tribunal d'arrondissement désigne le jury ; après les récusations, le jury ne se compose que de quatre membres ; le magistrat directeur, d'ordinaire le juge de paix du canton, a voix délibérative en cas de partage.

Lorsqu'il s'agit de faire régler le prix d'une parcelle retranchée d'une route départementale, on est forcé de convoquer le grand jury, et c'est une mesure hors de proportion avec les résultats à obtenir. Il y aurait donc dans ce cas avantage évident à remettre la décision au petit jury. Mais, d'un autre côté, ce dernier ne nous paraît point présenter toutes les garanties suffisantes lorsqu'il s'agit d'expropriations importantes, qui atteignent des propriétés couvertes de constructions.

Nous pensons qu'il y aurait lieu d'établir à ce sujet une réglementation nouvelle, commune aux routes et aux chemins.

Il faut remarquer, du reste, que le grand jury fonctionne bien rarement sur les routes départementales existantes ; pour notre compte, nous n'avons pas eu l'occasion d'y recourir une seule fois en sept années consécutives. C'est donc une gêne plus apparente que réelle.

5° *Alignements ; police.*

1° *Routes départementales.* — Les plans d'alignement sont approuvés, après enquête, par décret délibéré en conseil d'Etat.

Les délits et contraventions de grande voirie relèvent de la juridiction administrative, c'est-à-dire des conseils de préfecture en premier ressort.

2° *Chemins de grande communication.* — D'après les art. 44 et 86 de la loi du 10 août 1871, les plans d'alignement des chemins de grande et de moyenne communication sont approuvés par le conseil général.

Toute anticipation sur le sol d'un chemin vicinal est jugée par le conseil de préfecture. — Loi du 9 ventôse an XIII.

Toutes les autres contraventions relèvent de l'autorité judiciaire et sont jugées par les tribunaux de simple police.

L'approbation d'un plan d'alignement équivaut à un jugement d'expropriation, dont la date d'exécution est indéterminée. C'est une opération des plus graves ; du moment que l'on réserve au pouvoir exécutif la déclaration d'utilité publique des travaux à exécuter sur les routes départementales, l'approbation des plans d'alignement doit lui être également réservée. Qu'importent en ces matières des formalités plus ou moins longues ? Les plans d'alignement une fois établis doivent rester immuables, à moins de circonstances exceptionnelles ; il n'est donc pas utile de les rendre exécutoires du jour au lendemain.

Les conseils généraux n'ont, du reste, que deux sessions par an ; l'approbation des plans d'alignement des chemins de grande communicaton est exposée par cela même à des retards aussi prolongés que ceux qui peuvent se produire pour l'approbation des plans d'alignement des routes départementales.

En ce qui touche les différences de juridiction, elles n'ont plus guère de raison d'être et rien n'empêche de les faire disparaître.

6° *Droits d'enregistrement des marchés.*

1° *Routes départementales.* — D'après les lois des 28 avril 1816 et 28 février 1872, les adjudications et marchés relatifs aux travaux des départements sont passibles d'un droit d'enregistrement de 1 franc par 100 francs.

A ce droit principal, la loi du 23 août 1871 a ajouté un double décime, et celle du 30 décembre 1873 un demi-décime ; cela fait un droit total de 1 fr. 25 par 100 francs.

2° *Chemins de grande communication.* — D'après l'art. 20 de la loi du 21 mai 1836, les adjudications et marchés sont passibles du droit fixe de 1 franc.

La loi du 28 février 1872 a augmenté de moitié tous les droits fixes. Si l'on ajoute à cela le double décime et demi, on arrive à un droit fixe total de 1 fr. 875 pour toutes les entreprises de chemins vicinaux.

Il y a dans ce système fiscal une inégalité regrettable. Le crédit argent des chemins de grande communication est en majeure partie fourni par les départements ; il doit être passible du même droit proportionnel que tous les travaux départementaux : ce droit proportionnel devrait au moins s'appliquer à la part contributive des départements, sinon au crédit total.

Un département qui exécute annuellement 400,000 francs de travaux sur ses routes, paye indirectement, par ses entrepreneurs, un droit de 5,000 francs; c'est une somme qui peut peser d'un certain poids dans la question du déclassement des routes départementales.

Une question aussi importante ne devrait pas être résolue par des considérations accessoires, comme celle qui nous occupe; il nous semble donc qu'il y aurait lieu de réviser sur ce point le tarif d'enregistrement, et d'établir un système unique pour les travaux des routes et des chemins de grande et de moyenne communication.

7° *Subventions industrielles.*

1° *Routes départementales.* — Les routes départementales n'ont droit à aucune indemnité pour les dégradations extraordinaires causées par les transports industriels.

2° *Chemins de grande communication.* — D'après l'art. 14 de la loi du 21 mai 1836, lorsqu'un chemin vicinal entretenu à l'état de viabilité sera dégradé par des exploitations ou entreprises industrielles, il pourra y avoir lieu à imposer aux entrepreneurs ou propriétaires des subventions spéciales, dont la quotité sera proportionnée à la dégradation extraordinaire qui devra être attribuée aux exploitations.

Les subventions industrielles ont produit, en 1873, une somme de 1,345,000 francs dans la France entière pour l'ensemble des chemins vicinaux; les ressources totales étant de 153 millions, les subventions ne représentaient pas le centième de cette somme.

En 1872, les subventions industrielles n'avaient atteint que 926,531 francs.

C'est donc un impôt fort peu productif.

En revanche, il suscite de graves difficultés. Calqué sur le système des péages, que recommandaient les économistes du siècle dernier, il est bon en principe, mais il a le grave défaut de constituer une mesure d'exception. Le conseil d'Etat l'avait si bien reconnu, qu'il n'admettait plus la subvention que pour les transports effectués par l'usinier lui-même; ainsi, pour les sucreries, les usiniers ne devaient rien lorsque les transports de betteraves et de pulpes étaient faits au compte des cultivateurs.

Il en résulte que cette industrie échappait en grande partie aux subventions, et le conseil d'État a dû revenir sur sa jurisprudence.

Les transports de betteraves, qui se font pendant la saison de l'humidité et des dégels, sont funestes aux chaussées; ces transports perdent en quelques jours un chemin neuf pour lequel une commune vient de s'imposer de grands sacrifices.

Est-ce à cette commune de refaire le chemin? D'abord, elle ne le peut pas, et puis il lui faudrait recommencer l'année suivante.

Est-ce à l'usinier? il répondra que les chemins sont publics, qu'il n'y a dans les dégradations qu'il cause, comparées à celle d'une voiture quelconque, qu'une question du plus ou moins, et qu'il paye assez par les patentes et les droits de tout genre pour ne pas entretenir le chemin à lui seul.

Dans ces conditions, il nous paraît juste de changer la législation et de créer des ressources spéciales, en prélevant par exemple sur les patentes de quoi réparer les chemins; ou bien il faudra revenir partout à l'institution barbare des barrières empêchant la circulation des lourdes charges pendant l'humidité.

8° *Provenance des ressources consacrées aux travaux.*

1° *Routes départementales.* — Les routes départementales sont entretenues au moyen des ressources ordinaires du département.

2° *Chemins de grande communication.* — Les chemins de grande communication sont entretenus par les communes intéressées avec l'aide d'une subvention en argent donnée par le département.

C'est cette question de la provenance des ressources qui est invoquée comme raison capitale à l'appui du déclassement des routes départementales; il convient donc de l'examiner avec soin.

En transformant les routes départementales en chemins de grande communication, les conseils généraux peuvent demander aux communes intéressées un fort contingent de prestations et de centimes, et réaliser en faveur du département une grande économie.

C'est là, en effet, un résultat bien clair, et on comprend qu'il séduise au premier abord; mais, si l'on va au fond des choses, si l'on considère non plus l'intérêt de la personne civile appelée département, mais l'intérêt de l'ensemble des communes et des contribuables, c'est-à-dire le seul qui soit véritablement en cause, on reconnaît que l'opération est mauvaise et ne présente que des avantages illusoires.

La preuve en sortira de l'examen que nous allons faire des origines et des modifications successives de notre système vicinal.

Origines et transformations du système vicinal.

De la corvée. — La prestation en nature n'est autre que l'ancienne corvée débarrassée de l'arbitraire et des lois d'exception.

La corvée, appliquée aux travaux des routes, n'a pris naissance, en France, qu'au commencement du XVIIIe siècle. Introduite en Lorraine par le duc Léopold, elle se propagea rapide-

ment pendant la Régence; en 1726, les intendants, privés des subsides du Trésor, demandèrent aux communautés, les uns trois, les autres jusqu'à douze jours de corvée par an.

Une instruction générale, adressée aux intendants en 1737, établit définitivement cette corvée des routes, dite corvée royale, qui n'avait rien de commun avec les corvées ou servitudes dérivant du droit féodal.

Pendant longtemps, la corvée servit de manteau au pillage et aux dilapidations; les fonds affectés aux travaux étaient presque toujours détournés, les surveillants imaginaient mille moyens d'extorquer de l'argent aux corvéables; quand ceux-ci travaillaient, leur besogne, mal surveillée, était mauvaise et de nulle valeur eu égard aux sacrifices qu'on leur imposait. La corvée, dit l'auteur d'un ouvrage sur la voirie, publié en 1759 à Amsterdam, est susceptible de tous les genres d'iniquité; on peut en comparer les dévastations à celles de la guerre et de la famine, et il n'est pas étonnant qu'elle ait soulevé tous les cœurs et tous les esprits.

Vers 1765, Trudaine père, un des fondateurs du corps des ponts et chaussées, mit sur certains points de l'ordre dans les détails de la corvée; ainsi, en Normandie, les travaux étaient répartis entre les communautés voisines de chaque route, et les corvéables avaient le droit d'effectuer leur tâche en nature ou de l'acquitter en argent.

Turgot, intendant de la généralité de Limoges, entra dans la même voie qui tendait à transformer la prestation en nature en une subvention pécuniaire; de 1762 à 1764, il poursuivit cette réforme, au sujet de laquelle il écrivit plusieurs lettres aux curés, en les chargeant de faire comprendre aux paysans l'intérêt et l'importance de la nouvelle combinaison.

C'est sous les ordres de Turgot que l'ingénieur en chef Trésaguet eut l'honneur d'établir en France le premier système régulier d'entretien des chaussées.

Arrivé au ministère en 1774, Turgot généralisa la réforme qu'il avait inaugurée comme intendant; par l'édit de 1776, il supprima la corvée et la remplaça par une contribution pécuniaire; c'était, suivant lui, le seul moyen équitable de pourvoir à la confection des routes et de répartir les charges entre tous les intéressés. L'opposition des parlements et des classes privilégiées ne tarda pas à faire suspendre cet édit, qui n'en reste pas moins un des meilleurs actes de l'administration de Turgot.

La corvée suscita tant d'embarras, tant de réclamations légitimes, qu'elle fut enfin supprimée par la déclaration du 27 juin 1787.

On eut d'abord l'idée de recourir, pour l'entretien des routes, aux péages usités en Angleterre et préconisés par les économistes; puis, lorsqu'il devint urgent de réparer les routes dégradées pendant la révolution, les lois du 24 fructidor an V et du 9 vendémiaire an VI établirent la taxe d'entretien.

« La corvée, dit M. l'ingénieur en chef Cambacérès, était un impôt souverainement injuste. Elle pesait sur la classe la moins aisée de la nation, sur celle qui n'avait en grande partie pour vivre que ses bras; elle aggravait ses charges, déjà si lourdes par le fardeau des autres impositions si inégalement réparties à cette époque; elle dépensait en pure perte une grande partie des forces du pays. Il est visible qu'on luttait contre des obstacles invincibles en voulant obtenir un travail économique de populations déplacées à grandes distances et travaillant sur des chemins destinés plutôt à l'industrie et au commerce qu'à la production agricole. »

De la prestation en nature. — A partir du XIXe siècle, les grandes routes ne furent plus entretenues qu'à prix d'argent.

Peu à peu, la nécessité de mettre en bon état les chemins communaux se fit vivement sentir, et, en l'absence de toute autre ressource, on tourna de nouveau les yeux vers la corvée.

L'arrêté des consuls du 4 thermidor an X invita les conseils municipaux à proposer « l'organisation qui leur paraîtrait devoir être préférée pour la prestation en nature. »

Cet impôt tomba complètement en désuétude à partir de la loi de finances du 15 mai 1818 ordonnant que les impositions communales extraordinaires seraient établies avec le concours des plus forts contribuables et après approbation du roi. Enfin, les chemins se dégradèrent si profondément, que la loi du 28 juillet 1824 rétablit la prestation en nature et en régla le mode, sans cependant en faire une obligation aux communes.

L'idée des avantages que présentent de bonnes voies de communication n'avait pas encore pénétré dans l'esprit des populations, comme elle l'a fait aujourd'hui; aussi une amélioration sérieuse des chemins vicinaux ne commença-t-elle à se manifester que lorsque la prestation fut rendue obligatoire par la loi du 21 mai 1836.

Loi du 21 *mai* 1836.

Cette loi permet aux conseils municipaux de voter, sans le secours des plus imposés, pour l'entretien des chemins vicinaux, trois journées de prestation en nature et cinq centimes en addition au principal des quatre contributions.

Tout habitant porté au rôle des contributions directes doit la prestation : 1° pour sa personne et pour chaque homme, de 18 à 60 ans, membre ou serviteur de la famille et résidant dans la commune ; 2° pour chacune

des charrettes ou voitures attelées et pour chacune des bêtes de somme, de trait ou de selle, au service de la famille ou de l'établissement dans la commune.

La prestation peut être rachetée en argent, suivant les bases fixées par le conseil général.

Elle peut être convertie en tâches, d'après les bases établies par le conseil municipal.

Les conseils généraux peuvent attribuer aux chemins de grande communication deux des trois journées de prestation et les deux tiers des centimes; le reste peut être donné aux chemins d'intérêt commun; dans ce cas, il ne restera rien pour les chemins vicinaux ordinaires.

Effets de la loi du 21 *mai* 1836. — La loi du 21 mai 1836, appelée maintenant à disparaître, était bonne au début; elle a produit des résultats utiles.

Le budget de la vicinalité n'était que de 44 millions en 1837; en 1859, il atteignait 89 millions, dont 56 millions en argent et 33 millions de prestations en nature.

On verra plus loin ce qu'il est aujourd'hui.

Au 1er janvier 1860, il existait en chemins classés : 76,726 kilomètres de chemins de grande communication, dont 63,000 kilomètres à l'état d'entretien;

62,299 kilomètres de chemins d'intérêt commun, dont 33,000 kilomètres à l'état d'entretien;

425,800 kilomètres de chemins vicinaux ordinaires, dont 163,456 kilomètres à l'état d'entretien.

Néanmoins, il restait beaucoup à faire, et de toutes parts on regrettait que les ressources fissent défaut pour mener à bonne fin, sous un bref délai, les lignes commencées.

Une subvention de 25 millions, accordée par l'Etat, fut répartie entre tous les départements pour aider à l'achèvement des chemins de moyenne communication, que l'on considérait avec raison comme devant prendre le pas sur les chemins vicinaux ordinaires.

Enquête de 1867 *sur les chemins vicinaux.*

Le 15 août 1867, le gouvernement impérial chargea les ministres de l'intérieur et des finances « d'étudier un ensemble de mesures qui permît de terminer en dix ans le réseau des voies vicinales, par le triple concours des communes, des départements et de l'Etat. »

L'achèvement de tous les chemins classés était impossible dans une période aussi courte, et il fut nécessaire de les diviser en trois catégories; la première, la seule dont on avait à s'occuper, comprenait les chemins dont l'achèvement avait un caractère d'urgence.

La division fut faite par le concours des conseils municipaux et des commissions cantonales et départementales établies par décret du 17 août 1867.

Le travail ne devait s'appliquer qu'aux chemins antérieurement classés; cette condition eut l'inconvénient de faire écarter des chemins qui n'avaient pas été classés faute de ressources pour les construire, et qui cependant étaient devenus d'une grande utilité par suite des modifications produites par les chemins de fer dans les courants de la circulation.

Toutes les commissions locales n'agirent point non plus avec l'impartialité que leur recommandaient les circulaires ministérielles; cette impartialité est, en effet, impossible à obtenir, et, malgré la révision au ministère de l'intérieur, on peut dire que la répartition, entre les départements, des chemins de première catégorie, formant le réseau subventionné, offre encore de grandes inégalités.

Plusieurs commissions départementales insistèrent sur ce point, qu'avant de songer aux chemins vicinaux ordinaires, il fallait d'abord achever les chemins de grande et de moyenne communication, et s'occuper des affluents seulement lorsqu'on aurait créé les courants principaux. C'était en effet la seule marche logique, qui, malheureusement, n'a pas été suivie.

De nombreuses commissions départementales constatèrent que les chemins de grande communication ont un véritable intérêt départemental, devant lequel l'intérêt communal s'efface, et furent d'avis qu'il y avait lieu de dégrever le plus possible les communes des contingents qu'elles fournissent aux chemins de grande communication, et de leur remettre par conséquent l'intégralité de leurs prestations et de leurs centimes. « Cette mesure, disait par exemple la commission départementale du Doubs, aurait pour avantage de rendre plus tangible aux populations l'emploi des contributions qu'elles supportent pour la vicinalité.

Le jour, en effet, où les communes verront les prestations qui leur incombent appliquées sur leur territoire et profiter presque exclusivement à l'amélioration de leurs chemins, elles s'attacheront avec plus d'intérêt à la réalisation de la grande œuvre entreprise. »

« Il est incontestable, disait de son côté le préfet de l'Hérault, que les contributions demandées aux communes pour la construction et l'amélioration des chemins vicinaux de grande communication sont celles qu'elles acquittent avec le moins d'empressement. »

Loi du 11 *juillet* 1868. — C'est à la suite de l'enquête de 1867 que fut votée la loi du 11 juillet 1868, dont voici la subtance:

Une subvention de 100 millions, payable en dix annuités, à partir de 1869, est accordée aux communes pour faciliter l'achèvement des

chemins vicinaux ordinaires, dont la longueur kilométrique aura été approuvée pour chaque département, par un arrêté du ministre de l'intérieur, avant la répartition de la première annuité.

Chaque annuité sera répartie entre les départements, par un décret délibéré en conseil d'État, en ayant égard aux besoins, aux ressources et aux sacrifices des communes et des départements.

Pendant l'exécution de cette loi, les communes dans lesquelles les charges extraordinaires excèdent dix centimes, pourront opter entre une quatrième journée de prestation et les trois centimes extraordinaires autorisés par la loi du 24 juillet 1867.

Une subvention de 15 millions, à répartir en dix ans, est affectée aux chemins d'intérêt commun.

Il est créé, sous la garantie de l'Etat, une caisse des chemins vicinaux, chargée de faire pendant dix ans, aux communes dûment autorisées, les avances nécessaires pour l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires. Ces avances ne pourront excéder 200 millions, dont la répartition entre les départements sera faite et pourra être modifiée par un décret délibéré en conseil d'État. Les départements qui en feront la demande pourront emprunter à la dite caisse aux lieu et place des communes.

Le dixième des subventions annuelles est réservé pour être réparti spécialement entre les départements dont le centime est d'un produit inférieur à 20,000 francs (en 1876, il y avait onze de ces départements).

Prolongement jusqu'en 1883 *de la période d'achèvement du réseau subventionné.*

D'après la loi de 1868, la période pendant laquelle les chemins compris dans la première catégorie devaient recevoir des subventions de l'Etat, était de dix années ; elle devait donc finir le 31 décembre 1878. A la suite de la guerre, dans le but d'alléger le budget, l'Assemblée nationale prolongea de cinq années la durée du réseau subventionné, qui, d'après cela, ne devra prendre fin qu'au 31 décembre 1883. On semble actuellement vouloir revenir sur cette décision, puisque les subventions de l'Etat pour 1876 ont été doublées.

Application de la loi de 1868. — La loi de 1868 avait un défaut grave; elle n'offrait pour la répartition des subventions que des bases incertaines et mal définies.

Cette répartition devait être faite en ayant égard aux besoins, aux ressources et aux sacrifices des communes et des départements. Voici comment on a procédé tout d'abord :

Les besoins furent représentés par le déficit des communes, c'est-à-dire par la somme qui leur manquait pour achever leur réseau dans la période décennale; d'une part, on évaluait les dépenses de construction et d'entretien, et, d'autre part, les ressources ordinaires et spéciales que les communes pouvaient affecter aux chemins vicinaux ordinaires; la différence donnait le déficit.

Les ressources étant fixées comme nous venons de le dire, leur insuffisance était mesurée par le nombre d'années qu'il eût fallu à chaque commune pour combler son déficit au moyen de ses seules ressources.

Les sacrifices étaient estimés à part pour les départements et pour les communes, et représentés, non par une somme d'argent, mais par le nombre de centimes additionnels auquel cette somme correspondait. C'était le seul moyen d'évaluer les sacrifices d'une manière équitable, par ce que le centime additionnel, qui produit 109,000 francs dans la Seine-Inférieure, ne donne que 5,000 francs en Corse.

Un tiers de la subvention annuelle était réparti proportionnellement aux besoins, le second tiers proportionnellement à l'insuffisance des ressources ; le dernier tiers était partagé en deux parts réparties proportionnellement, l'une aux sacrifices des départements, l'autre aux sacrifices des communes.

Dès la seconde répartition, on voulut faire une plus grosse part aux sacrifices et les encourager ; on alloua donc trois dixièmes aux besoins, trois dixièmes à l'insuffisance des ressources et quatre dixièmes aux sacrifices.

Il est à remarquer que les répartitions successives s'appuient en partie sur des chiffres connus (ce sont les dépenses faites), en partie sur des chiffres éventuels (ce sont les dépenses et les ressources futures). Si chaque répartition était considérée comme définitive, on arriverait évidemment à fausser l'esprit de la loi et on obtiendrait un résultat final qui pourrait être en désaccord absolu avec les prévisions premières. On marchait en effet vers ce but, lorsqu'on résolut de le corriger et de considérer chaque répartition annuelle, non comme un acte définitif, mais comme un à-compte sur la répartition totale à effectuer pendant la période d'achèvement du réseau subventionné. Tous les ans, une partie des sommes évaluées d'une manière douteuse passent en dépenses faites et la situation se corrige d'elle-même. Les départements qui auront trop reçu dans les premières années, verront leur part réduite dans les dernières, et réciproquement; de sorte que la répartition définitive, embrassant toute la période des subventions, sera établie en ayant égard aux besoins, aux ressources et aux sacrifices réels et non à des chiffres approximatifs.

Résultats de la loi de 1868. — Il ne nous appartient pas de juger dans leur ensemble

les résultats de la loi de 1868. Nous lui reprocherons surtout d'être d'une application excessivement compliquée et de conduire à un système de répartition qui, sous une apparence mathématique, est loin d'être équitable. En effet, le point de départ, la désignation des chemins compris dans le réseau subventionné, repose sur des bases arbitraires ; on en est immédiatement convaincu, lorsqu'on examine en détail les réseaux de toutes les communes d'un arrondissement.

La loi de 1868 se traduit pour les agents du service vicinal par une multitude de tableaux et de comptes rendus statistiques, qui leur font perdre beaucoup de temps. Elle maintient la centralisation et ne permet pas aux communes de modifier l'assiette de leur réseau vicinal subventionné sans l'autorisation du ministère de l'intérieur, alors que les conseils généraux peuvent à volonté classer et déclasser les routes départementales.

Enfin, cette loi n'a même pas produit, au point de vue économique, ce qu'on en pouvait espérer; les subventions annuelles, éparpillées entre une multitude de communes, ne donnent pour chacune d'elles qu'une somme minime, qui très souvent disparaît dans le total des ressources. On eût obtenu des résultats incomparablement meilleurs si on avait appliqué chaque année la subvention totale d'un département à la construction d'un ou de plusieurs chemins d'intérêt commun ; on serait arrivé par ce moyen à relier toutes les communes avec les centres politiques et commerciaux dont elles dépendent.

L'utilité de la loi de 1868 se trouve surtout dans l'établissement de la caisse des chemins vicinaux qui, mettant d'un seul coup à la disposition d'une commune plusieurs milliers de francs, lui permet de construire en quelques mois un chemin important et de tirer de cette dépense un profit immédiat.

Situation du réseau vicinal.

D'après le compte rendu général dressé par le ministère de l'intérieur, voici quelle était à la fin de 1874 la situation du réseau:

	CHEMINS DE GRANDE COMMUNICATION.	CHEMINS D'INTÉRÊT COMMUN.	CHEMINS VICINAUX ORDINAIRES.
Longueur totale classée..........	91.600.842 mètres.	78.607.201 mètres.	388.193.877 mètres.
Longueur à l'état d'entretien.....	88.024.840 —	65.808.768 —	209.096.489 —
Reste à construire...............	3.576.002 mètres.	12.798.433 mètres.	179.097.388 mètres.

Les dépenses faites en 1874 se sont élevées à 160 millions; les dépenses d'entretien seules ont été de 73,875,630 francs, répartis comme il suit :

	DÉPENSES D'ENTRETIEN.			Prix d'entretien par mètre courant.
	EN NATURE.	EN ARGENT.	TOTAL.	
Chemins de grande communication...	7.438.023 fr.	22.925.135 fr.	30.363.158 fr.	0 fr. 34 c.
Chemins d'intérêt commun..........	5.512.831 »	10.827.533 »	16.340.364 »	0 fr. 24 c.
Chemins vicinaux ordinaires..........	12.067.089 »	15.105.017 »	27.172.106 »	0 fr. 13 c.
TOTAL...........	25.017.943 fr.	48.857.685 fr.	73.875.628 fr.	» »

Le prix moyen d'entretien s'élève insensiblement chaque année d'environ 0 fr., 01 pour les trois classes de chemins ; il est certain que cette augmentation persistera assez longtemps encore ; car, partout, l'entretien est insuffisant ; on ne s'en aperçoit pas parce que les chaussées sont neuves ; mais, dans quelques années, l'usure se fera vivement sentir, et l'on est certainement au-dessous de la vérité en affirmant que l'entretien des chemins vicinaux

ordinaires ne reviendra pas en moyenne à moins de 0 fr. 20 par mètre courant.

En 1874, les frais généraux du service vicinal se sont élevés à 10,677,326 francs ; à ce propos, nous devons combattre ici un argument que l'on a présenté souvent ; les particuliers, dit-on, ne donnent que 5 p. 100 d'honoraires aux architectes qu'ils chargent de leurs travaux, pourquoi les frais de personnel dépassent-ils ce taux dans certains travaux publics? La raison en est simple ; c'est que les choses ne sont aucunement comparables : 1° les travaux publics sont disséminés de toutes parts et fractionnés souvent à l'infini ; 2° il faut faire entrer en compte une multitude d'affaires qui ne se traduisent par aucune dépense et qui cependant exigent beaucoup de travail.

Il y a des services où chaque année les dépenses sont minimes et où cependant le travail produit est considérable. De sorte qu'on peut dire qu'en réalité les travaux publics sont exécutés avec des frais de personnel bien inférieurs à ceux qu'exigent les travaux des particuliers.

Les ressources réalisées en 1873 pour le service vicinal sont les suivantes:

		FRANCS.
Revenus et produits divers ordinaires..		9.801.690
Prestations (loi du 21 mai 1836)..................	Nature..	34.162.122
	Argent..	20.585.626
Centimes spéciaux ordinaires (loi du 21 mai 1836)...................		13.803.740
Centimes spéciaux extraordinaires (loi du 24 juillet 1867)................		2.323.590
4me journée de prestation (loi du 11 juillet 1868)...	Nature..	555.523
	Argent..	213.581
Impositions extraordinaires...........		3.653.180
Emprunts.......	A la caisse vicinale.	6.410.100
	A d'autres caisses..	530.484
Produits divers extraordinaires.......		4.238.506
Subventions industrielles (loi du 21 mai 1836............................		1.547.514
Souscriptions particulières, terrains, etc.		2.537.528
Fonds départementaux................		52.956.602
Fonds de l'Etat.....................		6.539.839
Total....		159.859.621
Dégrèvements et non-valeurs....		2.612.972
Reste à compter....		157.246.649

Le principal des quatre contributions directes est évalué pour 1877 (*Officiel* du 13 août 1876), à 257 millions de francs, ce qui donne pour la valeur du centime additionnel 2,570,000 francs.

La prestation fournie en nature pour l'entretien des chemins vicinaux représente donc un nombre de centimes additionnels égal à :

2,89 pour les chemins de grande communication,
2,10 pour les chemins d'intérêt commun,
4,60 pour les chemins vicinaux ordinaires,
et 9,59 pour l'ensemble des chemins vicinaux.

L'ensemble des prestations en nature fournies, pour la construction et l'entretien des chemins vicinaux, étant de 34,162,000 francs, correspond à 13 centimes et un tiers pour la France entière ; et le total des prestations, soit en nature, soit en argent, étant de 54,600,000 francs, représenterait, pour la France entière, 21 centimes en addition au principal des quatre contributions.

Lorsque l'on parle de remplacer la prestation par un impôt pécuniaire, il faut évidemment en défalquer la partie qui est déjà payée en argent et ne considérer que ce qui est acquitté en nature. Si l'on voulait supprimer complètement la prestation en nature, il faudrait créer de nouveaux impôts représentant 13 centimes additionnels au principal des quatre contributions directes, ou seulement 10 centimes additionnels si l'on ajoute l'impôt des patentes aux quatre contributions directes. (Le principal des patentes pour 1877 est de 78,500,000 francs.)

Bien que la suppression totale de la prestation en nature nous paraisse éminemment désirable, nous pensons qu'on peut se borner, pour le moment, à la supprimer sur les chemins de grande et de moyenne communication ; pour la remplacer, il suffit de demander aux contribuables de nouveaux sacrifices pécuniaires équivalant à 5 centimes, et à 3 centimes et demi seulement si l'on ajoute le principal des patentes à celui des quatre contributions directes.

Sur quelles bases ces nouvelles ressources doivent-elles être établies? Nous n'avons pas à trancher la question, nous pensons qu'elles pourraient comprendre un impôt de capitation analogue à la cote personnelle et des centimes additionnels aux quatre contributions directes et à l'impôt des patentes.

Quel que soit le nouvel impôt, il serait toujours plus équitablement réparti que ne l'est la prestation.

De la nécessité de restreindre la prestation en nature.

« La prestation, disait en 1844 M. l'Ingénieur en chef Cambacérès, porte plus sur l'habitation que sur l'individu. En demandant à l'habitation des journées d'hommes, d'animaux et de voitures, elle augmente les charges de la famille en raison directe du nombre des personnes qui la composent, lequel peut souvent croître en raison inverse des facultés. Les bêtes de somme, de trait et les charrettes ne sont pas toujours non plus un signe de ces facultés. Aussi cet impôt présente-t-il un caractère d'inégalité qui fait répéter encore aujourd'hui qu'il pèse plus sur le pauvre que sur le riche. Les habitants des campagnes, qui voient souvent, au milieu d'eux, un propriétaire aisé fournir une prestation moins forte

que celui dont les bras et les charrettes se livrent chaque jour à une exploitation rurale, sont frappés de cette différence; le taux de cet impôt en nature n'est pas en rapport avec les ressources des contribuables. »

Le travail de la prestation à la journée ne saurait être productif; il pourrait à la rigueur le devenir avec la conversion en tâches, mais cette conversion est facultative et n'existe pas partout. Quand elle existe, les bases adoptées pour la conversion sont trop faibles; en voici la preuve: en bien des pays, des contribuables déclarent devoir exécuter leur prestation en nature, font faire leur tâche à prix d'argent par un voiturier, et réalisent ainsi une économie notable sur la somme qu'ils auraient à verser entre les mains du receveur municipal.

Et cependant, le tarif du rachat en argent est en général bien minime. Dans les départements voisins de Paris, nous voyons encore aujourd'hui le prix de la journée d'homme à 1 fr. 25 et 1 fr. 50, et le prix de la journée de cheval à 1 fr. 50 et 2 fr., alors que le prix d'une journée d'ouvrier médiocre ne tombe pas au-dessous de 2 francs dans les jours les plus courts de l'hiver. Il arrive alors qu'un rentier se libère pour 4 fr. 50, alors que le journalier donne trois jours de son temps qui, s'ils étaient vraiment bien employés, vaudraient au moins 9 francs.

D'après cela, on se demande pourquoi les rachats ne sont pas plus nombreux? C'est qu'en réalité la prestation est mal employée: on en trouvera dans ce fait une preuve convaincante.

On invoque encore en faveur de la prestation en nature, que les cultivateurs peuvent s'en acquitter pendant leurs moments perdus; mais, à mesure que l'agriculture se perfectionne, les moments perdus sont de plus en plus rares et les agents du service vicinal savent tous combien il devient difficile de saisir le moment opportun pour faire exécuter les prestations.

La prestation en nature est encore subie par les habitants des campagnes quand elle se fait sur le territoire même de la commune, sur des chemins communaux, et qu'elle n'exige pas de déplacement à longue distance; on s'y est habitué, comme à tous les impôts qui existent depuis longtemps, et c'est peut-être la seule raison qu'il y ait pour la conserver. Mais, nous le répétons, elle est subie et non acceptée: on en trouvera une preuve dans ce fait que la quatrième journée de prestation, autorisée par la loi de 1868, produit à peine 800,000 francs, quand les trois autres réunies atteignent 53 millions de francs. La prestation en nature atteignait 33 millions en 1859; elle est restée stationnaire, avec une tendance à la diminution, puisqu'elle ne dépasse guère 32 millions de francs.

De tous ces chiffres et de tous ces faits résulte pour nous la conviction qu'on va contre les intérêts économiques et contre les vœux du pays, lorsqu'on propose des mesures ayant pour but l'extension de la prestation en nature.

Impossibilité pratique d'appliquer les prestations aux routes départementales transformées en chemins de grande communication.

Et maintenant il nous est bien facile de combattre le grand argument invoqué en faveur du déclassement des routes départementales.

En déclassant ces routes et les transformant en chemins de grande communication, le conseil général désigne les communes qui devront concourir à l'entretien et fixe leur contingent; il peut prendre à ces communes deux journées de prestations sur les trois qu'elles possèdent et les deux tiers des cinq centimes spéciaux créés par la loi de 1836. Il peut leur prendre encore la troisième journée et le reste des cinq centimes spéciaux pour les appliquer aux chemins d'intérêt commun, de sorte que, dans ce cas, il ne resterait plus rien pour les chemins vicinaux ordinaires.

C'est dans cette opération que gît l'économie du déclassement des routes départementales; de cette manière, disent les promoteurs de cette mesure, on rétablit l'égalité des charges entre toutes les communes: il en est qui sont desservies par des routes nationales et par des routes départementales, et qui conservent toutes leurs ressources pour les chemins vicinaux ordinaires, tandis que d'autres sont desservies seulement par des chemins de grande communication, qui absorbent la plus grande partie des ressources de la vicinalité.

Cela est vrai, mais cela est dans la nature même des choses; les communes où se croisent plusieurs routes départementales sont généralement de grosses communes, elles ont des charges que n'ont point les petites, elles ne reçoivent pas de subventions et rien n'empêche du reste les conseils généraux de leur demander pour les chemins de grande communication les plus voisins sinon un concours en nature, au moins un concours pécuniaire.

Les conseils généraux n'ont pas recours à cette mesure, parce qu'ils savent bien qu'elle n'a qu'une apparence de justice et qu'elle soulèverait une tempête de protestations.

De toutes parts, les communes qui concourent à l'entretien des chemins de grande communication réclament à grands cris des dégrèvements en faveur de leurs chemins vicinaux ordinaires. Que serait-ce si on venait demander maintenant un concours pour les routes départementales déclassées?

Cette mesure est absolument contraire à toutes les tendances et les chiffres le prouvent:

les conseils généraux ont le droit de prendre deux journées de prestation pour les chemins de grande communication ; or ils ne prennent que 6,600,000 francs de prestations en nature sur plus de 32 millions, c'est-à-dire entre 1/5 et 1/6 au lieu de 2/3.

Si la proportion légale a été ainsi réduite et va sans cesse en diminuant, c'est qu'il y a nécessité de le faire : tous les départements marchent dans cette voie des réductions, et il le faut, car la commune a de plus en plus besoin de toutes ses ressources pour entretenir le réseau de ses chemins ordinaires.

Si l'on veut absolument rétablir entre toutes les communes une certaine égalité, nous pensons qu'il convient de fondre en un seul réseau les routes départementales et les chemins de grande communication, en leur donnant l'un ou l'autre de ces deux titres, suivant que cela paraîtra plus commode au point de vue administratif, et en les entretenant uniquement avec les fonds départementaux sans rien demander à la prestation : on posera en principe que toute commune sera desservie et reliée au réseau général au moins par un chemin de grande communication. Toutes les ressources de la prestation seront abandonnées aux chemins d'intérêt commun et aux chemins vicinaux ordinaires, sur lesquels il reste tant à faire.

CONCLUSION.

Il ne nous appartient pas de tirer de cette étude une conclusion précise ; ce que nous avons voulu mettre en relief, ce sont les nombreuses anomalies qui résultent de l'organisation actuelle du réseau des routes départementales et des chemins vicinaux; nous avons voulu montrer surtout que le déclassement des routes départementales, invoqué par quelques personnes comme un remède souverain pour rétablir l'égalité entre les communes et l'économie dans les finances départementales, ne conduit dans la pratique qu'à des résultats illusoires, et qu'il se traduit surtout par quelques légers avantages administratifs, avantages que des modifications aux lois existantes peuvent faire partager aux routes départementales.

Ce qui ressort des faits et des chiffres, c'est la nécessité d'une refonte générale du système des routes et chemins ; la période d'achèvement du réseau subventionné prend fin en 1883 ; une commission spéciale aurait d'ici là le temps d'étudier à fond la question et de présenter une solution rationnelle.

Partout s'impose la nécessité de réunir ensemble les voies de même ordre, de ranger dans la même catégorie les routes départementales, les chemins de grande communication et peut-être ceux d'intérêt commun.

L'unification doit commencer, suivant nous, par les administrations supérieures, et un seul ministère doit réunir dans son sein les routes et les chemins, aussi bien que tous les travaux publics.

L'unification des routes et des chemins entraîne l'unification du personnel : on sait combien, sous ce rapport, les décisions ont varié d'un département à l'autre ; ici, on a conservé la séparation des services ; là, on les a réunis en les remettant tantôt au corps des ponts et chaussées, tantôt aux agents voyers.

On ne saisit pas nettement la cause de ces décisions diverses. Longtemps on a reproché aux ingénieurs de faire des travaux coûteux : ce reproche est sans aucun fondement, ce n'est point le personnel, c'est la nature du pays qui détermine le prix des matériaux d'empierrement, la grosse dépense des routes et des chemins. La question des frais de personnel n'a pas été non plus la cause déterminante : le département de l'Aisne, qui vient de déclasser ses routes départementales, donnait auparavant 162,645 francs aux agents voyers et 46,420 francs au service des ponts et chaussées pour les routes départementales, soit en tout 209,000 francs ; il donne aujourd'hui aux seuls agents voyers 215,000 francs; il est certain que, s'il avait remis le service aux ingénieurs, il eût réalisé sur le personnel une économie annuelle de plus de 25,000 francs.

On peut dire que ce sont les questions de personnes qui ont pesé le plus lourdement dans la balance : certains conseils généraux ont voulu avoir un personnel bien à eux. Et cependant, leur action eût été la même sur les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, qui peuvent toujours changer de résidence lorsque, pour une raison quelconque, le désaccord se glisse entre eux et les administrations dont ils dépendent.

La fusion du personnel des agents voyers et du personnel des ponts et chaussées a été réalisée dans quelques départements : nous-même avons sous nos ordres, pour le service ordinaire et vicinal, des agents voyers et des conducteurs, et il y en a d'excellents dans les deux classes.

Si l'on excepte quelques départements riches, où il y a place pour l'activité des deux services, en général un seul de ces services est suffisant : il faut donc tendre vers l'unification du personnel en conservant les positions acquises ; les examens de conducteur des ponts et chaussées sont ouverts à tous, ils s'appliquent à toute la France et présentent, par conséquent, pour le jeune homme instruit et laborieux, plus de garanties que les examens départementaux institués, sans programme fixe, pour le recrutement du service vicinal.

La fusion des deux corps est avantageuse pour chacun d'eux ; elle est inévitable, et mieux vaut la chercher plus tôt que plus tard, afin

de faire disparaître une instabilité préjudiciable aux agents et à la marche des services.

CHENAL.

Chenal est, comme *chéneau*, un diminutif de canal. Il s'emploie en navigation maritime ou fluviale pour désigner le passage compris entre deux jetées, deux digues, deux bancs de sable. C'est dans le chenal que l'on rencontre les plus grandes profondeurs; c'est donc la route à suivre pour les bateaux, qu'il s'agisse de pénétrer dans un port ou de suivre le cours d'une rivière. — On dit quelquefois le chenal d'une usine pour désigner le canal d'amenée des eaux motrices.

CHEPTEL.

Le cheptel, du latin *caput* ou *capitale*, est la convention, le bail qui lie le fermier et le propriétaire lorsque celui-ci achète et donne à celui-là un certain nombre de têtes de bétail dont le produit est partagé entre le propriétaire et le fermier.

Art. 522 du Code civil. « Les animaux que le propriétaire du fonds livre au fermier ou au métayer pour la culture, estimés ou non, sont censés immeubles tant qu'ils demeurent attachés au fonds par l'effet de la convention. Ceux qu'il donne à cheptel à d'autres qu'au fermier ou métayer sont meubles. »

Le bail à cheptel est régi par les art. 1800 et suivants du Code civil. On distingue plusieurs sortes de cheptel :

1° Le cheptel *simple* est le contrat par lequel on donne à un autre des bestiaux à garder, nourrir et soigner, à condition que le preneur profitera de la moitié du croît et supportera aussi la moitié de la perte. — Le preneur doit les soins d'un bon père de famille à la conservation du cheptel. — Il n'est tenu de cas fortuit que lorsqu'il a été précédé de quelque faute de sa part, sans laquelle la perte ne serait pas arrivée. — Si le cheptel périt en entier sans la faute du preneur, la perte en est pour le bailleur; s'il périt en partie, la perte est partagée. — Lorsque le cheptel est donné au fermier d'autrui, il doit être notifié au propriétaire de qui ce fermier tient, sans quoi ce propriétaire peut le saisir et le faire vendre pour ce que son fermier lui doit. Il se fait, en fin de bail, une nouvelle estimation du cheptel. Dans le cours du bail, le preneur profite seul des laitages, du fumier et des travaux des bêtes; le bailleur n'a droit qu'à la moitié des laines et du croît.

2° Le cheptel *à moitié* est une société dans laquelle chacun fournit la moitié des bestiaux, qui deviennent communs pour le profit comme pour la perte.

Les autres règles sont les mêmes que celles du cheptel simple.

3° Le cheptel donné au fermier, ou *cheptel de fer*, est celui par lequel le propriétaire d'une métairie la donne à ferme, à la charge qu'à l'expiration du bail le fermier laissera des bestiaux d'une valeur égale au prix de l'estimation de ceux qu'il aura reçus. — Tous les risques sont alors pour le fermier, même le cas fortuit. — A la fin du bail, le fermier paye le déficit ou a droit à l'excédant.

CHÈQUES.

Le chèque, de l'anglais *check*, est, d'après la loi du 14 juin 1865, l'écrit qui, sous la forme d'un mandat de payement, sert au tireur à effectuer le retrait, à son profit ou au profit d'un tiers, de tout ou partie de fonds portés au crédit de son compte chez le tiré et disponibles. — Il est signé par le tireur et porte la date du jour où il est tiré. — Il ne peut être tiré qu'à vue. Il peut être souscrit au porteur ou au profit d'une personne dénommée. Il peut être souscrit à ordre et transmis même par voie d'endossement en blanc.

Le chèque ne peut être tiré que sur un tiers ayant provision préalable; il est payable à présentation.

Le chèque peut être tiré d'un lieu sur un autre ou sur la même place.

Le porteur d'un chèque doit en réclamer le payement dans le délai de cinq jours ou de huit jours, y compris le jour de la date, s'il ne veut perdre son recours contre les endosseurs et même contre le tireur, si la provision vient à périr par le fait du tiré après lesdits délais.

L'émission d'un chèque sans date ou revêtu d'une fausse date, ou celle d'un chèque sans provision préalable, est punie d'une amende égale à 6 % du montant de ce chèque.

En 1874, les chèques ont été soumis au timbre de 0f,10 ou de 0f,20, suivant qu'ils sont tirés sur la même place ou d'une place à une autre, et diverses mesures ont été prises pour empêcher le chèque d'être substitué aux effets de commerce proprement dits.

CHEVAUX ET VOITURES.

Les ingénieurs sont tenus d'avoir un cheval. — L'art. 32 du décret du 7 fructidor an XII, portant organisation du corps des ponts et chaussées, dit que « les ingénieurs seront tenus d'avoir et d'entretenir un cheval. »

Cette obligation, rappelée par une circulaire du directeur général du 16 mars 1809, est tombée en désuétude, parce que les ingénieurs, dans la plupart des cas, n'ont plus besoin de cheval pour effectuer leurs tournées d'une manière satisfaisante.

De l'obligation il ne reste plus que la faculté légale de posséder un cheval pour les besoins

du service, et cette faculté entraîne diverses conséquences :

1° **Prestation en nature.** — Le cheval, qu'un ingénieur est tenu d'avoir pour les besoins de son service, n'est pas passible de la prestation en nature. — 23 mars 1854.

Il en est de même du cheval d'un conducteur faisant fonction d'ingénieur.

2° **Impôt des chevaux et voitures.** — Une loi de 1862, modifiée le 23 juillet 1872, a établi sur les chevaux de selle et d'attelage et sur les voitures suspendues destinées au service des personnes, des taxes qui se calculent comme il suit pour une voiture à quatre roues, une voiture à deux roues et un cheval :

A Paris.	60	40 et	25 fr.
Villes de plus de 40,000 âmes. .	50	25	20
— 20,000 à 40,000.	40	20	15
— 3,000 à 20,000.	25	10	10
— de moins de 3,000 âmes.	10	5	5

L'art. 7 de la loi du 2 juillet 1862 exempte de la taxe les chevaux et voitures possédés conformément aux règlements du service militaire ou administratif ; aussi les ingénieurs ont-ils été compris dans le tableau, dressé le 1er février 1863 par le directeur des contributions directes, des fonctionnaires dont le cheval n'est pas soumis à la taxe.

L'exemption n'est applicable qu'aux ingénieurs et conducteurs faisant fonctions d'ingénieurs. — Un conducteur ordinaire n'est pas fondé à en réclamer le bénéfice en se fondant sur le motif que la voiture et le cheval qu'il possède lui sont nécessaires pour l'exercice de ses fonctions. — 3 mars 1864.

Il va sans dire que l'exemption de taxe vise seulement le cheval et non la voiture.

3° **Conscription des chevaux.** — La conscription des chevaux, qui s'effectue chaque année, a pour but de tenir constamment à jour l'inventaire des chevaux qui peuvent, en cas de guerre, être réquisitionnés par l'Etat conformément à la loi du 1er août 1874.

D'après l'art. 4 de la loi sont exemptés de la réquisition les chevaux dont les fonctionnaires sont tenus d'être pourvus pour leur service.

L'exemption s'étend donc au cheval que possèdent un ingénieur ou un conducteur faisant fonctions d'ingénieur.

CHOMAGE.

Le mot chômage, du bas-breton *choum*, s'arrêter, désignait originairement la suspension du travail pendant les fêtes ; il s'est étendu aux suspensions de travail et de trafic en général.

Un atelier, une usine chôment lorsque le travail y est suspendu pour une raison quelconque.

Un canal est en chômage lorsque la navigation y est interdite, soit à cause du manque d'eau, soit à cause des réparations à opérer.

Chômage de la navigation sur les rivières. — L'ordonnance de décembre 1672 s'exprime ainsi :

« Pourront les voituriers aller par les rivières et conduire les bateaux chargés de marchandises pour la provision de Paris aux jours fériés et non fériés, à l'exception seulement des quatre fêtes solennelles de Noël, Pâques, Pentecôte et Toussaint. »

Cette interdiction est tombée en désuétude.

Chômage des usines. — Suivant l'art. 45 du titre XXVII de l'ordonnance de 1669, sur les eaux et forêts, ceux qui occasionnent le chômage d'un moulin, relativement à la navigation ou au flottage, doivent payer quarante sous d'indemnité pour le temps de vingt-quatre heures au propriétaire de ce moulin ou au meunier, son fermier, lorsque les moulins sont établis avec titres et concession. L'art. 13, chap. XVII, de l'ordonnance de 1672 a reproduit le même disposition. — L'indemnité est fixe et indépendante du nombre de paires de meules.

L'art. 1 de la loi du 28 juillet 1824 a élevé de quarante sous à quatre francs l'indemnité pour chômage d'un moulin pendant vingt-quatre heures, quels que soient le nombre des tournants et la valeur de l'usine.

Du reste, ces dispositions de loi n'ont plus d'importance, car il n'y a plus guère d'usines qui barrent le lit de nos voies navigables.

Le chômage des usines, nécessité par l'exécution de travaux publics, est réglé dans la forme prescrite par la loi du 16 septembre 1807, comme tous les dommages résultant de l'exécution des travaux publics.

Le règlement de ces indemnités engendre des questions délicates, dont on trouvera la solution juridique au mot *Usines*.

Chômage des canaux navigables. — Les canaux navigables exigent des réparations périodiques, que l'on effectue en général tous les ans à la fin de la belle saison, à l'époque où les eaux basses imposent déjà à la navigation une certaine gêne, quand elles ne la rendent pas tout à fait impossible.

C'est le ministre des travaux publics qui, chaque année, fixe la date et la durée des chômages, lesquels sont portés à la connaissance du public par des arrêtés préfectoraux.

Il va sans dire que la mise en chômage est une pure mesure administrative, non susceptible de recours par voie contentieuse.

Notre navigation intérieure est encore bien

imparfaite; les chômages annuels prolongés sont un de ses inconvénients les plus graves. L'administration s'en préoccupe et fait tous ses efforts pour les supprimer, ou tout au moins pour les réduire dans des proportions considérables.

CHOSE JUGÉE.

Il y a chose jugée quand, dans un litige, est intervenue une décision en dernier ressort.

Afin de mettre un terme aux procès, la loi a dû, dans un motif d'ordre public, tenir pour vrai et pour juste tout ce qui se trouve contenu dans le dispositif d'un jugement définitif. *Res judicata pro veritate habetur.*

Pour invoquer l'autorité de la chose jugée, les trois conditions suivantes doivent être réunies :

1° *L'identité d'objet*, dans ce cas la solution de la deuxième demande ne pourrait être qu'une confirmation ou une contradiction de la première ;

2° *L'identité de cause* juridique donnant naissance au droit réclamé ;

3° *L'identité de personnes juridiques*, c'est-à-dire plaidant avec la *même qualité*. Un individu qui agissant en son nom personnel a succombé dans un procès, peut intenter une nouvelle demande ayant le même objet et la même cause au nom de la commune, dont il est maire; il n'agit plus, ici, avec la même qualité.

L'autorité de la chose jugée est la même en matière civile, criminelle ou administrative, peu importe quelle juridiction a statué, si elle était compétente.

Mais il faut, bien entendu, qu'il s'agisse d'un jugement, d'une décision intervenue en matière contentieuse. Un particulier peut donc se pourvoir contre un acte de l'autorité administrative (arrêté d'un ministre, d'un préfet...) qui blesse ses intérêts; mais il ne serait pas admis à attaquer un jugement définitif du conseil d'État.

Les tribunaux administratifs ne peuvent pas se déjuger ; un arrêté du conseil de préfecture ne peut être réformé que par le conseil d'État, sauf les cas de tierce opposition, de requête civile.

En matière pénale, celui qui a été définitivement jugé par un premier jugement ne peut être jugé de nouveau ; c'est un principe d'ordre public (L.).

CHUTE D'EAU.

En hydraulique, on désigne généralement par chute d'eau le travail mécanique que représente un cours d'eau, naturel ou artificiel, tombant brusquement d'une certaine hauteur.

Le travail mécanique exprimé en kilogrammètres est le produit du débit à la seconde exprimé en litres par la hauteur de chute exprimée en mètres; en divisant le produit par 75, on obtient la valeur brute de la chute en chevaux vapeur. La puissance utilisée dépend du coefficient de rendement du récepteur auquel on a recours.

Ainsi, une chute d'eau n'est pas déterminée, comme on est porté à le croire au premier abord, seulement par la différence de niveau entre le bief d'amont et le bief d'aval; un second élément, le débit, est indispensable à considérer.

CIMETIÈRES.

L'établissement et l'usage des cimetières sont réglés par le décret du 23 prairial an XII, dont extrait est ci-après reproduit.

« Art. 1er. — Aucune inhumation ne peut avoir lieu dans les églises, temples, synagogues, chapelles publiques, hôpitaux, et généralement dans aucun des édifices clos et fermés où l'on se réunit pour la célébration du culte, ni dans l'enceinte des villes et bourgs.

Art. 2. — Il y aura, hors de chaque ville ou bourg, à la distance de 35 à 40 mètres au moins de leur enceinte, des terrains spécialement consacrés à l'inhumation des morts.

Art. 3. — Les terrains les plus élevés et exposés au nord, seront choisis de préférence; ils seront clos de murs de deux mètres au moins d'élévation. On y fera des plantations en prenant les précautions convenables pour ne pas gêner la circulation de l'air.

Art. 6. — Pour éviter le danger qu'entraîne le renouvellement trop rapproché des fosses, l'ouverture des fosses pour de nouvelles sépultures n'aura lieu que de cinq années en cinq années; en conséquence, les terrains destinés à former les lieux de sépulture seront cinq fois plus étendus que l'espace nécessaire pour y déposer le nombre présumé des morts qui peuvent y être enterrés chaque année.

Art. 7. — Les communes qui seront obligées d'abandonner les cimetières actuels et de s'en procurer de nouveaux hors de l'enceinte de leur habitation, pourront, sans autre autorisation que celle qui leur est accordée par la déclaration du 10 mars 1776, acquérir les terrains qui leur seront nécessaires, en remplissant les formes voulues par l'arrêté du 7 germinal an IX.

Art. 8. — Aussitôt que les nouveaux emplacements seront disposés à recevoir les inhumations, les cimetières existants seront fermés et resteront dans l'état où ils se trouveront, sans que l'on puisse en faire usage pendant cinq ans.

Art. 9. — A partir de cette époque, les terrains servant maintenant de cimetières pourront être affermés par les communes auxquelles ils appartiennent ; mais à condition

qu'ils ne seront qu'ensemencés ou plantés, sans qu'il puisse y être fait aucune fouille ou fondation jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné.

Art. 14. — Toute personne pourra être enterrée sur sa propriété, pourvu que ladite propriété soit hors et à la distance prescrite de l'enceinte des villes et bourgs. »

Le décret du 7 mars 1808 fixe, comme il suit, la distance à observer pour les constructions dans le voisinage des cimetières hors des communes.

Art. 1er. — Nul ne pourra, sans autorisation, élever aucune habitation ni creuser aucun puits, à moins de 100 mètres des nouveaux cimetières transférés hors des communes en vertu des lois et règlements.

Art. 2. — Les bâtiments existants ne pourront également être restaurés ni augmentés sans autorisation.

Les puits pourront, après visite contradictoire d'experts, être comblés en vertu d'ordonnance du préfet du département, sur la demande de la police locale.

Ordonnance royale du 6 décembre 1843. — Cette ordonnance a étendu à toutes les communes sans distinction l'obligation inscrite à l'art. 2 du décret de prairial an XII.

C'est le préfet qui ordonne la translation des cimetières et qui en détermine le nouvel emplacement, le conseil municipal entendu et après enquête *de commodo* et *incommodo*. L'arrêté préfectoral est un acte d'administration pure et ne peut être attaqué par voie contentieuse.

CIRCULAIRES.

Les circulaires, ou lettres circulaires sont adressées par les ministres ou les chefs de service à leurs subordonnés, soit en vue de leur donner des explications sur une nouvelle loi ou un nouveau règlement, soit en vue de leur donner des ordres généraux sur certaines parties du service.

Les circulaires, même émanées des ministres, n'ont pas force de loi et n'engagent point les tribunaux.

Les circulaires, dit Tarbé de Vauxclairs, sont quelquefois des instructions utiles ou nécessaires, quelquefois aussi elles dégénèrent en un abus grave que nous nous permettrons de signaler.

A peine une loi est-elle rendue que les administrateurs secondaires consultent les ministres sur les termes obscurs, sur le sens ambigu de quelques articles, ou sur les difficultés d'exécution. A chaque question, au lieu de proposer une décision spéciale au cas particulier, un commis, doué d'un malheureux esprit de généralité, imagine que d'autres questions semblables ou analogues vont arriver en foule. Il généralise le cas spécial, le décide par une solution générale qu'il se hâte d'insérer dans une circulaire que le ministre signe.

Mais la réflexion et l'expérience prouvent bientôt que le commis s'est trompé, et qu'il a mal interprété la loi.

Le mal n'eût pas été grand s'il n'avait proposé qu'une décision sur le cas particulier; il est très grave quand il a généralisé l'erreur.

Il serait facile de citer beaucoup de décisions contentieuses qui ont appliqué la loi ou déclaré son sens légal d'une manière entièrement contraire aux circulaires, et même à quelques ordonnances rendues pour l'exécution des lois.

Il en résulte cette leçon donnée par l'expérience, qu'il vaut mieux, surtout pour l'exécution des lois nouvelles, les appliquer que les commenter, et décider chaque cas particulier que de rendre des décisions générales.

On concevra facilement que ces réflexions ne sont point applicables aux circulaires très utilement adressées par l'administration à ses agents, soit pour établir des règles uniformes dans les détails du service, soit pour régulariser des formes de comptabilité, soit pour diriger toutes les opérations dans un même esprit et vers un même but par une sorte de mécanisme purement administratif.

CLAUSES ET CONDITIONS GÉNÉRALES.

Une *clause* est une disposition expresse insérée dans un contrat, un traité, un acte quelconque.

Une *clause pénale* est celle par laquelle une personne, pour assurer l'exécution d'une convention, s'engage à quelque chose en cas d'inexécution, art. 1226 du Code civil.

Les marchés et traités relatifs à l'exécution des travaux publics renferment nécessairement un grand nombre de clauses communes, indépendantes de la nature et de la situation du travail. Ce sont les *clauses et conditions générales*.

Il était inutile de les reproduire dans chaque devis et il était même dangereux de le faire, car il eût été impossible de cette manière d'obtenir dans l'administration l'uniformité nécessaire.

C'est pourquoi le ministre des travaux publics a rendu obligatoire pour toutes les entreprises un cahier des clauses et conditions générales, arrêté par lui. Le cahier aujourd'hui en usage est celui du 16 novembre 1866.

Aucune dérogation à ce cahier ne doit être inscrite au devis, à moins de motifs tout spéciaux, parfaitement justifiés.

On trouvera au mot *Entrepreneurs* le texte et le commentaire du cahier des clauses et conditions générales.

CLOTURE.

D'après l'art. 647 du Code civil, tout propriétaire peut clore son héritage, sauf l'exception portée en l'art. 682. Cette exception est relative aux fonds enclavés qui peuvent toujours réclamer le passage sur les fonds voisins en payant une indemnité proportionnée au dommage.

COALITION.

Coalition des fonctionnaires. — Art. 123 du Code pénal. « Tout concert de mesures contraires aux lois, pratiqué soit par la réunion d'individus ou de corps dépositaires de quelque partie de l'autorité publique, soit par députation ou correspondance entre eux, sera puni d'un emprisonnement de deux mois au moins et de six mois au plus contre chaque coupable, qui pourra de plus être condamné à l'interdiction des droits civiques, et de tout emploi, pendant dix ans au plus. »

D'après l'art. 124, le concert dirigé contre l'exécution des lois ou contre les ordres du gouvernement est puni du bannissement, et le concert ayant pour objet ou résultat un complot attentatoire à la sûreté de l'État est puni de mort.

Coalition des ouvriers et patrons. — La coalition des ouvriers et patrons fait l'objet des art. 414, 415, 416 du Code pénal, modifiés comme il suit par la loi du 25 mai 1864.

« Art. 414. — Sera puni d'un emprisonnement de six jours à trois ans et d'une amende de 16 à 3,000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque, à l'aide de violences, voies de fait, menaces ou manœuvres frauduleuses, aura amené ou maintenu, tenté d'amener ou de maintenir une cessation concertée de travail, dans le but de forcer la hausse ou la baisse des salaires ou de porter atteinte au libre exercice de l'industrie ou du travail.

« Art. 415. — Lorsque les faits punis par l'article précédent auront été commis par suite d'un plan concerté, les coupables pourront être mis, par l'arrêt ou par le jugement, sous la surveillance de la haute police pendant deux ans au moins et cinq ans au plus.

« Art. 416. — Seront punis d'un emprisonnement de six jours à trois mois, et d'une amende de 16 à 300 francs, ou de l'une de ces peines seulement, tous ouvriers, patrons et entrepreneurs d'ouvrage qui, à l'aide d'amendes, défenses, proscriptions, interdictions prononcées par suite d'un plan concerté, auront porté atteinte au libre exercice de l'industrie et du travail. »

Ainsi, les grèves sont légales, pourvu qu'elles ne soient pas accompagnées de violences, voies de fait, menaces ou manœuvres frauduleuses.

CODES.

« Ce mot, qui vient du latin *Codex*, comprenait originairement dans une signification étendue toute espèce de collection. Ensuite, on a donné particulièrement cette dénomination aux recueils de lois rassemblées par l'autorité publique du législateur; ces sortes de codes sont obligatoires pour les juges et les justiciables.

« Par extension on a donné le nom de code à des collections de lois et ordonnances recueillies par les soins de quelques éditeurs particuliers, pour la commodité de certaines administrations ou de quelques services publics. Le zèle de ces éditeurs est très recommandable, mais il ne fait pas autorité. Ce sont, en effet, des ouvrages plus où moins complets qui peuvent pécher par l'insertion de règlements tombés en desuétude, ou par l'omission d'articles encore en vigueur; on ne doit les consulter qu'avec circonspection et à titre de renseignements. (Tarbé.) »

La France possède six codes; les cinq premiers, rédigés par les plus habiles jurisconsultes sous la direction de Napoléon Ier, sont :

Le Code civil, le Code de procédure civile, le Code de commerce, le Code d'instruction criminelle, et le Code pénal.

Le sixième est le Code forestier, promulgué par Charles X le 21 mars 1827.

Depuis longtemps on se propose de rédiger un Code rural qui a été élaboré déjà par de nombreuses commissions, mais qui n'a pas encore vu le jour.

Voici les grandes divisions de nos codes :

Code civil. — A la suite d'un titre préliminaire relatif à la publication, aux effets et à l'application des lois en général, le Code civil comporte trois livres :

Le premier livre traite des personnes; il règle la jouissance et la privation des droits civils, les actes de l'état civil, le domicile, le mariage, la paternité, la filiation, et les divers états de l'individu : minorité, majorité, tutelle, etc.

Le second livre traite des biens et des différentes modifications de la propriété ; il règle la distinction des biens, la propriété, l'usufruit, l'usage et l'habitation, les servitudes ou services fonciers.

Le troisième livre traite des différentes manières dont on acquiert la propriété ; il règle les successions, les donations, les contrats et obligations, la vente, l'échange, le louage, le contrat de société, le prêt, le dépôt et le séquestre, les contrats aléatoires, le mandat, le cautionnement, les transactions, le nantissement, les privilèges et hypothèques, l'expropriation et la prescription.

Code de procédure civile. — Il se divise en deux parties.

La première partie règle la procédure devant les tribunaux et se divise en cinq livres :

Livre I. — De la justice de paix.

Livre II. — Des tribunaux inférieurs.

Livre III. — Des tribunaux d'appel.

Livre IV. — Des voies extraordinaires pour attaquer les jugements.

Livre V. — De l'exécution des jugements.

La deuxième partie traite des procédures diverses, et se divise en trois livres :

Livre I. — Objets divers, tels que : offres de payement, consignation, droits des propriétaires sur les meubles des locataires, saisies, surenchères, séparation de corps, interdiction, etc.

Livre II. — Procédures relatives à l'ouverture d'une succession.

Livre III. — Des arbitrages ; dispositions générales.

Code de commerce. — Il se divise en quatre livres :

Livre I. — Du commerce en général ; commerçants, livres de commerce, sociétés, séparations de biens, bourses de commerce, agents de change et courtiers, gage et commissionnaires, achats et ventes, lettre de change, billet à ordre, prescription.

Livre II. — Du commerce maritime.

Livre III. — Des faillites et banqueroutes.

Livre IV. — De la juridiction commerciale.

Code d'instruction criminelle. — Il comprend deux livres :

Livre I. — De la police judiciaire et des officiers de police qui l'exercent ; compétence et mode de procéder des officiers de police judiciaire.

Livre II. — De la justice ; tribunaux de police, affaires qui doivent être soumises au jury, manières de se pourvoir contre les arrêts ou jugements, procédures particulières, règlements de juges, cours spéciales, de quelques objets d'intérêt public et de sûreté générale.

Code pénal. — Il se divise en quatre livres :

Livre I. — Des peines en matière criminelle et correctionnelle et de leurs effets ;

Livre II. — Des personnes punissables, excusables ou responsables, pour crimes ou pour délits.

Livre III. — Des crimes, des délits, et de leur punition : 1° crimes et délits contre la chose publique ; 2° crimes et délits contre les particuliers.

Livre IV. — Contraventions de police et peines.

Code forestier. — Le Code forestier n'a qu'un livre divisé en quinze titres.

COLIS.

Le mot colis, de l'italien *collo*, charge, qui fait au pluriel *colli*, désigne les caisses, ballots, paquets de marchandises expédiées par une voie quelconque de transport.

COLLUSION.

La collusion, du latin *colludere*, jouer ensemble, désigne l'entente qui se fait dans une même cause entre deux ou plusieurs parties pour en tromper ou frauder une ou plusieurs autres.

Ainsi, il y a collusion dans une adjudication lorsque deux ou plusieurs entrepreneurs s'entendent pour opérer des manœuvres destinées soit à assurer à l'un d'entre eux le bénéfice de l'adjudication, soit à éliminer d'autres entrepreneurs.

La collusion est visée par les art. 722 du Code de procédure civile et 195 du Code pénal.

COLMATAGE.

Lorsqu'on amène sur le sol des eaux troubles, plus ou moins chargées de vase, qu'on les laisse séjourner jusqu'à ce qu'elles soient clarifiées, elles abandonnent un dépôt d'alluvion qui exhausse le sol. Cette opération porte le nom de colmatage, du mot italien *colmare*, combler.

La puissance colmatante de certains fleuves est très considérable : le Gange porte à la mer 42 millions de tonnes de matières solides par an, le Mississipi charrie 222 millions, le fleuve Jaune 1,000 millions de mètres cubes par an, et le Nil plus de 350,000 mètres cubes par jour.

La Durance charrie 11 millions de mètres cubes de matières solides par an ; la Loire, en janvier 1860, entraînait au pont de Tours 30,000 mètres cubes de limon par vingt-quatre heures.

Toutes les eaux utilisées ou susceptibles d'être utilisées pour l'irrigation sont colmatantes à un degré plus ou moins grand. Il est donc difficile de faire une distinction précise entre l'irrigation et le colmatage.

En fait, les mêmes lois s'appliquent aux deux opérations, et nous étudierons ces lois au mot *Irrigations*.

La loi du 21 juin 1865 range parmi les travaux pouvant être l'objet d'une association syndicale entre les propriétaires intéressés :

..... 6° Les travaux d'irrigation et de colmatage.

COLONIES FRANÇAISES.

En dehors de l'Algérie, la France possède les colonies suivantes :

1° *Afrique.* — Le Sénégal et dépendances, le Gabon, l'île de la Réunion, Mayotte et Sainte-Marie de Madagascar;

2° *Asie.* — La Cochinchine, divisée en six provinces; les îles Poulo-Condore; les territoires de Pondichéry, Karikal, Yanaon, Mahé, Chandernagor et six loges sur les côtes de l'Inde;

3° *Amérique.* — Saint-Pierre et Miquelon, Martinique, Guadeloupe et dépendances, Guyane française;

4° *Océanie.* — Les îles Marquises et la Nouvelle Calédonie; le protectorat des îles Taïti et de quelques autres.

Pour la majeure partie des colonies, aujourd'hui comme autrefois, il est statué par des décrets; les trois grandes colonies, la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion sont seules soumises à une législation particulière, dont les bases se trouvent dans le Sénatus-consulte du 3 mai 1854.

Ce Sénatus-consulte a fixé les matières qui doivent être réglées par des lois, celles que règlent des décrets rendus en conseil d'État et celles pour lesquelles de simples décrets suffisent.

Dans cette catégorie sont placées la grande et la petite voirie; l'organisation et les attributions des pouvoirs administratifs sont déterminées par des décrets rendus en conseil d'Etat.

Depuis 1870, nos grandes colonies ont retrouvé le droit de nommer des députés et des sénateurs.

Le Code civil est appliqué dans les colonies; l'expropriation est réglée par le Sénatus-consulte du 3 mai 1856.

A la tête de l'administration centrale des colonies est le ministre de la marine, qui, depuis le rétablissement de la représentation coloniale, n'est plus assisté d'un comité consultatif.

A la tête de chaque colonie est un gouverneur, sous les ordres duquel sont placés tous les chefs de service; il est assisté d'un conseil privé, qui doit être consulté obligatoirement dans certains cas, facultativement dans d'autres, mais dont l'avis n'est jamais obligatoire pour le gouverneur, seul responsable.

Sous les ordres du gouverneur on trouve en général trois chefs de service : l'ordonnateur, le directeur de l'intérieur, le procureur général. L'ordonnateur est chargé du service général de l'Etat : guerre, marine, trésor, travaux publics d'intérêt général, ordonnancement des dépenses, comptabilité générale. Le directeur de l'intérieur est chargé de toutes les affaires locales, de la police, du budget et des impôts locaux; il est le chef de tous les agents du service local. Le procureur général est chargé de la justice et de tout ce qui s'y rapporte.

Le conseil privé comprend : le gouverneur, l'ordonnateur, le directeur de l'intérieur, le receveur général et deux conseillers nommés par le chef de l'Etat.

L'organisation administrative des colonies secondaires est à peu près calquée sur celle des grandes colonies. On doit cependant signaler en Cochinchine l'institution des inspecteurs coloniaux; à la tête de chaque province est un inspecteur chargé de tous les services, et ce sont là des fonctions difficiles qui ne doivent être confiées qu'à des hommes instruits, énergiques et actifs.

Par décret du 3 décembre 1870, on a accordé aux colonies de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion un conseil général électif nommé par le suffrage universel dans les mêmes formes que pour la métropole. Le conseil général statue sur un certain nombre d'affaires, notamment sur le classement et le déclassement des routes et chemins, sur les concessions, sur les projets de travaux exécutés au compte de la colonie seule; il vote les taxes et contributions locales. Le conseil émet en outre des vœux et des avis sur toutes les affaires intéressant la colonie.

Dans les communes il existe un maire, des adjoints et un conseil municipal électif; le maire et les adjoints sont pris dans le conseil et nommés par le gouverneur.

Nous rappellerons ici que tous les magistrats coloniaux sont amovibles.

COMICES AGRICOLES.

Les comices agricoles sont des associations formées en vue des encouragements à donner à l'agriculture.

Leur circonscription est variable suivant les départements et s'étend soit à un canton, soit à un arrondissement, soit au département tout entier.

Les statuts des comices doivent être approuvés par le préfet et leur budget comprend, avec les cotisations des membres, les subventions spéciales allouées par l'Etat ou le département.

COMITÉS.

Auprès de chaque ministre, il existe un ou plusieurs conseils ou comités chargés de donner leur avis et d'aider le ministre dans les diverses branches de l'administration qui lui est confiée.

La composition et l'attribution de ces conseils sont déterminées quelquefois par la loi, et le plus souvent par des décrets et règlements.

Près du ministre de la guerre, on trouve

les comités de l'infanterie, de la cavalerie, de l'état-major, de l'artillerie et du génie.

Près du ministre de l'agriculture et du commerce, on trouve le comité consultatif des arts et manufactures.

Près du ministre des travaux publics on trouvait le comité consultatif des chemins de fer.

Comités et commissions ; conseils. — La différence entre les *comités* et les *commissions* n'est pas facile à établir. Littré donne de ces deux mots la même définition.

L'étymologie est la même ; comité nous est venu d'Angleterre à la fin du siècle dernier.

D'après M. Block, le mot comité fut d'abord appliqué aux grandes sections que la Constituante de 1789 forma dans son sein pour examiner chacune une branche principale des services publics. En général, le mot *comité* désigne une réunion *permanente*, peu nombreuse, délibérant à huis clos, chargée d'examiner une certaine catégorie d'affaires et de donner sur ces affaires des avis motivés.

Le mot *commission* entraîne rarement l'idée de permanence, et surtout il indique des attributions plus spécialisées que celles d'un comité. C'est ainsi qu'on trouve au ministère des travaux publics la commission des phares, la commission centrale des machines à vapeur, la commission de la carte géologique.

Le mot *conseil* désigne une réunion, chargée également de délibérer et de donner des avis sur certaines catégories d'affaires ; mais il s'attache au mot conseil un sens plus élevé, une plus grande autorité ; les conseils sont permanents et, dans certains cas, ont un pouvoir judiciaire.

Le mot *chambre*, qui désignait autrefois d'une manière exclusive une section d'un tribunal, d'une cour ou d'un conseil supérieur, a été dans certains cas détourné de son sens pour désigner des réunions analogues aux comités ; cette nouvelle acception a pris naissance dans le midi, d'après M. Block, et est venue de l'italien Camera.

COMMISSAIRES DE LA MARINE.

Le commissariat de la marine correspond, dans l'armée de mer, à l'intendance dans l'armée de terre.

Il est chargé du service des vivres et des approvisionnements de tous genres, de la recette et de la vérification des matières, de l'administration et du contrôle des dépenses et des recettes, de l'administration et de la police des hôpitaux et prisons, du service de l'inscription maritime, de la police des pêches, etc.

On distingue le service métropolitain et le service colonial.

Le recrutement se fait par concours, et les candidats admis, munis soit du diplôme de licencié en droit, soit du diplôme de bachelier ès lettres, sont nommés élèves commissaires de la marine. Un nouveau concours est nécessaire, après un stage de deux ans pour les licenciés en droit, et de trois ans pour les bacheliers, lorsque les élèves doivent passer au grade d'aides-commissaires.

Deux places d'aides-commissaires sont réservées, chaque année, aux élèves sortants de l'école polytechnique et deux aux enseignes de vaisseau.

Au-dessus des aides-commissaires, on trouve les sous-commissaires, les commissaires et les commissaires généraux.

Les commissaires de la marine ont pour auxiliaires des employés civils, appelés commis du commissariat de la marine.

COMMISSAIRES DE POLICE.

Les commissaires de police sont officiers de police judiciaire, art. 9 du Code d'instruction criminelle, mais ils participent aussi à la police administrative, et sont, à cet effet, placés sous les ordres des préfets, sous-préfets et maires.

D'après les art. 11 et suivants du Code d'instruction criminelle, les commissaires de police recherchent les contraventions de police ; ils reçoivent les rapports, dénonciations et plaintes y relatives ; ils consignent, dans des procès-verbaux, la nature et les circonstances des contraventions, le temps et le lieu où elles ont été commises, les preuves et indices à la charge de ceux qui sont présumés coupables. Dans les communes divisées en plusieurs arrondissements, les commissaires de police exercent leurs fonctions dans toute l'étendue de la commune où ils sont établis, sans pouvoir alléguer que les contraventions ont été commises hors de l'arrondissement particulier auquel ils sont préposés. Dans les communes où il n'y aura qu'un commissaire de police, s'il se trouve légitimement empêché, le maire, ou, à défaut de celui-ci, l'adjoint du maire le remplacera.

Art. 144. — Les fonctions du ministère public, pour les faits de police, seront remplies par le commissaire du lieu où siégera le tribunal.

Les commissaires de police sont nommés par décret, sur la proposition du ministre de l'intérieur, pour les villes de plus de 6,000 âmes ; dans les autres villes, ils sont nommés par arrêté du préfet.

En principe, il y a un commissaire de police par 10,000 habitants. Sous l'empire, on a voulu installer un commissaire par canton, décret du 28 mars 1852 : « Lorsque le besoin s'en fera sentir, il pourra être établi, dans le canton où il n'en existe pas, un commissaire de police dont la juridiction s'étendra à toutes les communes de ce canton, et qui, sauf les

exceptions autorisées, résidera au chef-lieu. » Ce système des commissaires cantonaux avait été complété par l'institution d'un commissaire départemental placé sous les ordres du préfet.

Tout cela a disparu ; on n'a conservé que le commissaire central, qui, dans les grandes villes, est indispensable pour surveiller et diriger les commissaires cantonaux.

Il n'y a plus de commissaires de police que dans les villes de 5,000 âmes et au-dessus et dans les chefs-lieux d'arrondissement.

Les traitements des commissaires de police sont, en principe, à la charge des communes; cependant, une partie du traitement est à la charge de l'Etat.

Les commissaires spéciaux de police des chemins de fer sont payés entièrement par l'Etat.

COMMISSAIRES DE SURVEILLANCE ADMINISTRATIVE.

Les commissaires de surveillance administrative sont des fonctionnaires dépendant du ministère des travaux publics, attachés au contrôle et à la surveillance des chemins de fer d'intérêt général.

Ils sont placés sous les ordres des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines pour ce qui concerne l'exploitation technique, et sous les ordres des inspecteurs de l'exploitation commerciale pour ce qui concerne cette partie de l'exploitation.

Service de ces agents. — Nous avons défini au mot *Chemins de fer d'intérêt général, titre VII*, les attributions des fonctionnaires du contrôle; nous n'avons pas à revenir sur ce point.

Il nous suffira, pour faire comprendre nettement le rôle des commissaires de surveillance administrative, de reproduire l'extrait qui les concerne de la circulaire jointe à l'arrêté ministériel du 15 avril 1850.

Circulaire du ministre des travaux publics du 15 avril 1850. (Extrait.) — Les commissaires de surveillance sont attachés aux gares les plus importantes; ils y stationnent d'une manière à peu près permanente, pour recueillir les plaintes et les réclamations du public, pour assurer le maintien du bon ordre dans les cours et à leurs abords, dans les salles d'attente et sur les quais d'embarquement, pour surveiller l'application des mesures relatives à la composition, au départ et à l'arrivée des convois, constater les irrégularités de l'exploitation : accessoirement à ce service sédentaire, ils sont chargés chacun d'une certaine circonscription qu'ils inspectent périodiquement, aux époques fixées par un ordre de service de l'ingénieur en chef. Indépendamment des rapports spéciaux qu'ils doivent adresser aux ingénieurs et à l'inspecteur de l'exploitation commerciale, toutes les fois qu'il arrive un accident ou qu'il se présente une circonstance exceptionnelle, ils rédigent et transmettent à chacun de ces fonctionnaires des rapports hebdomadaires, dans lesquels ils présentent leurs observations sur les différentes parties du service qui leur est confié. Des formules imprimées sont fournies par l'administration pour ces rapports hebdomadaires; elles indiquent avec précision les questions qui concernent spécialement chacun des trois chefs de service. Les commissaires signalent aux ingénieurs et à l'inspecteur de l'exploitation les faits qui paraissent constituer des infractions aux règlements, aux décisions ou aux arrêtés des préfets. Lorsqu'il y a lieu, ils constatent, par des procès-verbaux, toutes les contraventions qui ne sont pas spécialement de la compétence des conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines, celles, par exemple, concernant les prescriptions relatives à la police des cours, des gares et stations, à la composition et au mouvement des trains, à la perception des taxes.

Lorsqu'il arrive un accident ayant entraîné la mort ou des blessures, ils se transportent le plus promptement possible sur le lieu de l'accident, en constatent les circonstances par un procès-verbal, et s'assurent que les autorités locales et l'autorité judiciaire ont été averties. En cas de crime ou de délit commis dans l'enceinte du chemin de fer ou dans ses dépendances, ils dressent procès-verbal contre les auteurs présumés, et, en cas de flagrant délit, procèdent à leur arrestation; il en est de même dans le cas d'une tentative d'acte de malveillance, lors même qu'elle n'est pas suivie d'effet. Le caractère d'officiers de police judiciaire, indépendamment de l'autorité particulière que prennent les actes des fonctionnaires qui en sont revêtus, confère aux commissaires le droit d'arrestation en cas de flagrant délit, et le droit de réquisition de la force publique; ils devront en user non seulement pour la répression des crimes et délits spéciaux à l'exploitation, mais encore pour la répression des délits de droit commun qui pourraient être commis dans l'enceinte du chemin de fer : il importe en effet que l'action de la justice soit rendue efficace par tous les moyens possibles, et la présence journalière des commissaires et sous-commissaires de surveillance doit être utilisée pour l'arrestation des coupables ou la constatation immédiate des circonstances du crime ou du délit. Vous remarquerez, monsieur le préfet, que les commissaires de surveillance, quoique investis du caractère d'officiers de police judiciaire, ne sont pas auxiliaires du procureur de la république; lorsqu'ils auront eu l'occasion de procéder à une arrestation, ils devront

donc remettre sans délai les coupables entre les mains des autorités judiciaires locales, auxquelles il appartient de procéder à l'instruction de l'affaire.

Les commissaires de surveillance administrative sont chargés de concourir à la répression des crimes et des délits de droit commun, particulièrement en cas de flagrant délit; mais il ne leur appartient pas de concourir à la police ordinaire, qui ne peut être confiée qu'aux fonctionnaires et agents relevant du ministère de l'intérieur, spécialement aux commissaires de police des villes ou quartiers dont les gares ou les stations dépendent, et aux agents placés sous leurs ordres, aux officiers de gendarmerie et aux gendarmes, ainsi que cela s'est du reste pratiqué de tout temps.

Aux termes de la loi du 27 février 1850, les commissaires de surveillance administrative sont sous la surveillance du procureur de la république, et lui adressent directement leurs procès-verbaux, lorsqu'ils ont pour objet de constater un accident, un crime ou un délit : il importe, en effet, que les poursuites soient exercées dans le plus bref délai possible, et, de plus, il s'agit de faits qui ne peuvent donner lieu à aucune hésitation, à aucune incertitude, quant à leur nature elle-même et à leurs conséquences ; il peut y avoir tout au plus incertitude sur l'identité des coupables. Ils lui adressent de même directement les procès-verbaux destinés à constater des infractions aux règlements d'exploitation. Mais, comme dans ce cas il s'agit de matières spéciales, quelquefois d'une appréciation délicate et souvent de nature technique, les observations et l'avis de l'ingénieur en chef ont paru un élément, sinon tout à fait indispensable, au moins très utile à l'instruction: souvent, en effet, la gravité des contraventions peut être affaiblie ou même annulée par des décisions du ministre des travaux publics, par des autorisations ou des délais de tolérance accordés aux compagnies, et l'ingénieur en chef est le fonctionnaire le mieux placé pour porter ces circonstances à la connaissance de l'autorité judiciaire. Aussi la loi a-t-elle décidé que les procès-verbaux dont il s'agit seraient transmis en double original au procureur de la république et à l'ingénieur en chef, et que dans la huitaine du jour où l'ingénieur les aura reçus, il devra transmettre ses observations au procureur de la république. Quant aux procès-verbaux dressés pour contraventions à la grande voirie, les commissaires les enverront directement à l'ingénieur en chef, qui devra, dans la huitaine, les transmettre au préfet, avec ses observations.

Organisation hiérarchique. — Les commissaires de surveillance administrative sont divisés en quatre classes, aux traitements de 1,500, 2,000, 2,500 et 3,000 francs.

Les commissaires de première classe peuvent devenir inspecteurs de l'exploitation commerciale.

On compte à l'*Annuaire* du ministère des travaux publics de 1878 :

86	commissaires	de 1re	classe.
86	—	2e	—
85	—	3e	—
123	—	4e	—

Nomination et avancement. — Les commissaires sont nommés par le ministre des travaux publics, conformément à un arrêté du 10 février 1878, dont le titre I s'applique aux inspecteurs de l'exploitation, et le titre II aux commissaires de surveillance.

Arrêté du ministre des travaux publics du 10 février 1878. (Titre II.)

Art. 6. — L'entrée dans le cadre des commissaires de surveillance administrative ne peut avoir lieu que par la 4e classe.

Les commissaires de chacune des trois premières classes sont choisis parmi les commissaires de la classe inférieure.

Aucun avancement n'est donné qu'après deux années au moins passées dans la classe inférieure.

Art. 7. — Nul ne peut être nommé commissaire de surveillance s'il n'a été agréé par le ministre et s'il n'a été porté sur la liste d'admissibilité dressée à la suite d'un examen, conformément aux art. 8 et 9 du présent arrêté.

Les deux tiers des emplois de commissaire de surveillance sont réservés aux anciens officiers des armées actives, de terre et de mer, à moins d'insuffisance du nombre des candidats de cette catégorie.

Les anciens officiers devront avoir au plus cinquante-quatre ans avant le 1er janvier de l'année de l'examen. Les autres candidats devront avoir au moins vingt-cinq ans et trente-quatre ans au plus avant le 1er janvier de l'année où ils se présenteront.

Nul ne peut être admis plus de deux fois à subir l'examen.

Art. 8. — Les conditions imposées par l'art. 3 aux candidats à la place d'inspecteur particulier, sont applicables aux candidats à l'emploi de commissaire de surveillance.

Art. 9. — Les examens consistent en plusieurs épreuves écrites portant sur les matières suivantes :

Rédaction de procès-verbaux et de rapports sur des affaires de service ;

Arithmétique ;

Géographie de la France ;

Législation des chemins de fer ; notions de droit pénal et d'instruction criminelle.

Examens des candidats au grade de commissaire. — *Arrêté du ministre des travaux publics du 1er mars 1878.*

Art. 1er. — Un examen a lieu tous les ans pour l'admissibilité dans le corps des commissaires de surveillance administrative. Il consiste en plusieurs épreuves écrites faites aux chefs-lieux des départements qui seront désignés chaque année par le ministre et notifiés aux candidats. L'époque à laquelle auront lieu les examens est également fixée chaque année. Un avis inséré au *Journal officiel* fait connaître cette époque.

Art. 2. — Les demandes d'admission à l'examen doivent être adressées au ministre des travaux publics avant le 1er janvier (exceptionnellement jusqu'au 1er mai pour l'année 1878).

Elles seront accompagnées :

1° D'une expédition authentique de l'acte de naissance du candidat et, s'il y a lieu, d'un certificat établissant qu'il possède la qualité de Français; 2° d'un certificat de moralité délivré par le maire du lieu de la résidence et dûment légalisé; 3° d'une note faisant connaître les antécédents du candidat et les études auxquelles il s'est livré; 4° de l'acte constatant qu'il a satisfait à la loi sur le recrutement; 5° des états de service, diplômes, certificats, etc., qui auraient pu lui être délivrés, ou des copies de ces pièces dûment certifiées.

Art. 3. — Les examens portent sur les connaissances ci-après; la valeur relative assignée à chacune des parties du programme est fixée comme suit :

PROGRAMME DES CONNAISSANCES EXIGÉES.

I. — ***Rédaction de procès-verbaux ou de rapports sur affaires de service.***

Cette rédaction comprendra des questions portant sur les différentes parties du programme.

	Valeur relative.
Ecriture nette et lisible	1
Orthographe	2
Rédaction	2

II. — *Arithmétique.*

Numération décimale. — Addition. — Soustraction. — Multiplication. — Division. — Preuves de ces opérations. — Nombre décimaux. — Fractions. — Système légal des poids et mesures	2

III. — *Géographie de la France.*

	Valeur relative.
Géographie physique de la France. — Frontières maritimes et continentales. — Chaînes de montagnes. — Bassins. — Fleuves. — Rivières et lacs. Départements. — Chefs-lieux. — Villes principales. — Réseau de chemins de fer	1

IV. — *Notions sur la voie.*

Ensemble de la voie de fer. — Ballast. — Traverses. — Rails. — Changements de voie. — Plaques tournantes. — Passages à niveau. — Bifurcations.	1

V. — *Notions sur le matériel.*

Notions sur le matériel moteur et roulant. — Locomotives. — Tenders. — Voitures à voyageurs. — Wagons à marchandises. — Essieux. — Roues. — Châssis. — Ressorts de suspension. — Boîtes à graisse. — Plaques de garde. — Tampons. — Freins	1

VI. — *Notions sur l'exploitation technique.*

Signaux fixes, — détonants, — à la main. — Circulation à double voie. — Circulation à voie unique. — Circulation temporaire à voie unique sur une seule ligne à double voie. — Différentes sortes de trains. — Trains express, — poste, — omnibus, — mixtes. — Trains réguliers, — facultatifs, — spéciaux	2

VII. — *Notions sur l'exploitation commerciale.*

Classification des tarifs. — Tarif légal. — Tarif général. — Tarifs spéciaux de grande et de petite vitesse. — Tarifs différentiels. — Tarifs d'importation, d'exportation et de transit. — Tarifs communs. — Tarifs internationaux. — Tarifs exceptionnels. — Surtaxes et frais accessoires. — Délais de transport. — Factage. — Camionnage. — Correspondance et réexpédition. — Règlement général de 1874 pour les transports militaires	2

VIII. — *Notions de droit pénal.*

Du délit en général.

Définition et distinction des crimes, délits et contraventions. — Tentative et commencement d'exécution. — Des peines en matière criminelle et correctionnelle, et de leurs effets. — Notions sur la culpabilité et la non-culpabilité.

Valeur relative.

— Eléments constitutifs du délit. — Circonstances aggravantes. — Excuses. — Circonstances atténuantes. — Complicité. — Connexité. — Auteurs. — Co-auteurs. — Complices. — Des faux commis dans les passe-ports, feuilles de route et certificats. — Rébellion. — Outrages et violences contre les dépositaires de l'autorité et de la force publique. — Dégradation de monuments. — Vagabondage et mendicité. — Délits commis par la voie d'écrits. — Images et gravures. — Meurtres. — Menaces. — Blessures et coups volontaires ou involontaires. — Attentats aux mœurs. — Arrestations illégales. — Faux témoignage. — Calomnies. — Injures. — Vols. — Escroqueries. — Fraudes. — Abus de confiance. — Infractions commises par les expéditeurs et par les voyageurs. — Destruction. — Dégradations. — Dommages. — Peines de police. — Contravention de 1re, 2e, 3e classes. — Dispositions communes à ces trois classes.......................... 3

IX. — *Notions d'instruction criminelle.*

Action publique et action civile.

Délits commis sur le territoire et hors du territoire.

Police judiciaire. — Officiers de police judiciaire. — Moyens d'information. — Procès-verbaux. — Constatations. — Instructions. — Dans les cas ordinaires ou dans les cas de crimes ou délits flagrants. — Attributions et devoirs des commissaires de surveillance administrative considérés comme officiers de police judiciaire. — Attributions des commissaires spéciaux de police. — Notions générales sur l'organisation et la composition des juridictions pénales........ 3

X. — *Législation des chemins de fer.*

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. — Ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. — Modèle de cahier des charges d'une concession de chemin de fer. Organisation actuelle du contrôle de l'Etat, attributions des différents fonctionnaires du contrôle............. 6

Total............ 26

Art. 4. — Afin d'arriver à une appréciation exacte du mérite relatif des candidats, il est attribué à chacune des parties du programme une note exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20, et qui ont respectivement les significations ci-après :

0	néant.
1 . 2	très mal.
3 . 4 . 5	mal.
6 . 7 . 8	médiocrement.
9 . 10 . 11	passablement.
12 . 13 . 14	assez bien.
15 . 16 . 17	bien.
18 . 19	très bien.
20	parfaitement.

Chacune de ces notes est multipliée par les nombres ou coefficients exprimant la valeur relative de la partie du programme à laquelle elle se rapporte. La somme de ces produits forme le total des points obtenus pour l'ensemble des épreuves.

Art. 5. — Les compositions sont faites simultanément dans les départements et aux jours fixés par l'administration.

Art. 6. — Les sujets des compositions sont les mêmes pour toute la France; ils sont envoyés par l'administration au fonctionnaire chargé de présider l'examen, sous enveloppes cachetées. Les enveloppes sont ouvertes, en présence des candidats, au moment fixé pour chaque épreuve. Le fonctionnaire chargé de présider dresse un procès-verbal des épreuves, et l'adresse immédiatement au ministre avec les compositions; le ministre transmet ces pièces à la commission chargée de dresser la liste d'admissibilité.

Art. 7. — Les candidats ne peuvent avoir à leur disposition, pendant la durée des compositions, ni livres, ni brochures, ni notes.

Art. 8. — La liste d'admissibilité est dressée par ordre de mérite, mais nul ne peut être porté sur cette liste, s'il n'a obtenu :

1° Au moins la note 7 pour chacune des parties du programme;

2° Au moins le nombre 312 comme somme totale des points calculés comme il est dit à l'art. 4.

Les procès-verbaux des commissaires ne sont pas assujettis à affirmation. — D'une part, l'art. 3 de la loi du 29 février 1850 a donné aux commissaires de surveillance administrative les pouvoirs d'officiers de police judiciaire, pour la constatation des contraventions commises dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances; d'autre part, l'art. 24 de la loi du 15 juillet 1845 n'a pas compris les officiers de police judiciaire parmi les officiers publics et agents qui doivent affirmer leurs procès-verbaux.

En conséquence, les procès-verbaux dressés par les commissaires de surveillance administrative pour constater toutes contraventions commises dans l'enceinte des chemins de fer

et de leurs dépendances, sont dispensés de la formalité de l'affirmation devant le juge de paix ou le maire. — 6 avril 1870.

Il en est de même, du reste, des procès-verbaux dressés par les maires.

COMMISSAIRES VOYERS.

Le décret du 16 décembre 1811 avait institué pour la surveillance des routes départementales des commissions spéciales chargées de seconder les ingénieurs.

Ce système a été étendu aux routes nationales par l'ordonnance du 10 mai 1829, art. 5 et 6 :

Art. 5. — Le préfet pourra désigner un certain nombre de commissaires voyers qui seront chargés de concourir avec les ingénieurs et les autres agents des ponts et chaussées à la surveillance des travaux d'entretien des routes.

Art. 6. — Les fonctions des commissaires voyers seront gratuites. Des instructions particulières de la direction générale régleront les attributions de ces commissaires et leurs rapports avec les ingénieurs, conducteurs et autres agents des ponts et chaussées.

L'institution des commissaires voyers, tentée autrefois par Necker, était tombée en désuétude ; elle a été reprise dans ces dernières années par quelques départements pour le service des routes départementales et des chemins vicinaux, et on lui a donné la forme de commissions cantonales. Une expérience prolongée et impartiale nous a fait reconnaître les faits suivants : 1° les commissions cantonales peuvent avoir une certaine utilité comme corps consultatifs, quoiqu'elles aient souvent pour effet de surexciter outre mesure les intérêts locaux et d'obscurcir l'intérêt général ; 2° en tant que corps actifs, participant à la surveillance, les commissions cantonales ont généralement donné un résultat nul, par suite de l'inaction de leurs membres, et là où elles ont agi, leur intervention a été plus nuisible qu'utile, parce qu'elles ont détruit l'unité des méthodes de réception, de surveillance et d'entretien.

« En instituant les commissaires voyers, on a pensé, dit Tarbé de Vauxclairs, qu'une surveillance de tous les jours et de presque tous les instants était nécessaire ; que les ingénieurs et leurs agents ne peuvent pas être présents partout à la fois ; que, dans chaque arrondissement, dans chaque canton, dans chaque commune, le préfet pourrait trouver des personnes éclairées qui accepteraient avec plaisir la mission de concourir au succès des travaux exécutés dans leur voisinage, et qu'ainsi on obtiendrait une surveillance en quelque sorte ininterrompue.

Notre vieille et longue expérience nous a permis de participer à bien des essais de ce genre qui ont été infructueux. Le zèle des commissaires voyers, dans quelque classe et de quelque manière qu'on les choisisse, n'est jamais de longue durée. Il n'est pas agréable de parcourir les routes en toute saison et d'y subir les intempéries de l'air. C'est une vocation qui ne peut être soutenue que par le sentiment d'un devoir auquel s'attache une responsabilité réelle, et dont le complet exercice peut procurer des récompenses ou de l'avancement. Le service gratuit et irresponsable des commissaires voyers n'est autre chose que la faculté de faire ou de ne pas faire, sans que cela influe sur le mouvement de la machine. »

COMMISSION DÉPARTEMENTALE.

La commission départementale, ou commission permanente du conseil général, est une institution nouvelle créée par la loi du 10 août 1871. Le conseil général peut déléguer à cette commission une partie de ses pouvoirs ; c'est à elle qu'est confié le soin de prendre la plupart des décisions sur les sujets d'intérêt départemental et communal, autrefois confiés aux préfets seuls.

Ceux-ci ne sont plus que les agents supérieurs chargés : 1° de l'instruction préalable des affaires qui intéressent le département ; 2° de l'exécution des décisions du conseil général et de la commission départementale.

L'institution de la commission départementale a été, à l'origine, acceptée avec crainte par bon nombre d'administrateurs qui, à tort, ne voyaient en elle qu'un rouage supplémentaire entraînant une perte nouvelle de temps et de travail ; toutefois, l'expérience ne lui a pas été défavorable, et, à part de légers retards qu'elles entraînent quelquefois dans l'expédition des affaires, les commissions départementales ont, en général, fonctionné d'une manière satisfaisante.

Il nous paraît difficile de donner ici les lois et règlements relatifs aux commissions départementales ; c'est une étude qu'on ne peut, sous peine d'obscurité, séparer de celle des conseils généraux. Aussi avons-nous traité les deux sujets simultanément au mot *Départements*.

Nous nous contenterons de reproduire ici l'extrait du rapport de M. Waddington qui a déterminé la création des commissions départementales, votée par 440 voix contre 133.

« L'idée de la commission départementale, qui se retrouve sous différentes formes dans tous les projets qui ont été renvoyés à la commission, est empruntée à la législation belge. En Belgique, la députation permanente du conseil provincial prend part à l'administration directe, en ce sens qu'elle publie des ordonnances et des règlements de sa propre autorité et mandate elle-même les dépenses provinciales : le gouverneur de la province fait partie de la députation, y a voix délibéra-

tive, y intervient comme représentant de l'Etat, mais il n'est pas toujours seul chargé de l'exécution.

« Dans notre pays, les administrations collectives ne sont pas en faveur, et la maxime « délibérer est le fait de plusieurs, agir est le « fait d'un seul, » est regardée comme un axiome. Aussi, sans contester les bons résultats obtenus par le système belge, nous n'avons pas cru qu'il fût applicable à la France, dont les départements sont beaucoup plus étendus que les provinces belges, dont les conseils généraux sont autrement composés, et où il serait à peu près impossible de trouver de bons éléments pour une commission absolument permanente astreinte à résider au chef-lieu ; or, sans la permanence complète, il ne serait pas possible de donner à la commission même une portion du pouvoir exécutif.

« A qui donc faut-il le donner ? Votre commission a décidé de le conserver au préfet, sous certaines restrictions. En effet, l'institution des préfets n'est nullement mauvaise en soi: seulement, sous le régime déchu, elle a été faussée et détournée de son véritable but. Au lieu d'avoir pour objet unique la bonne administration des départements, elle est devenue une école de pression électorale, elle a été l'instrument détesté des candidatures officielles, cause première des désastres dont la France subit les tristes conséquences. D'ailleurs, quand même on enlèverait aux préfets toute immixtion dans les intérêts départementaux, ils n'en demeureraient pas moins les agents du pouvoir central, qui ne peut se passer de représentants dans les départements. Cela étant, il y a avantage évident à confier le pouvoir exécutif pour les affaires départementales à un agent qui y est déjà investi de fonctions considérables, et auquel les populations sont habituées, à condition toutefois de lui rendre impossible l'abus de ce pouvoir. C'est pour bien marquer le nouveau rôle qu'elle attribue au préfet, que la commission a nettement défini les attributions du conseil général et de la commission départementale, d'une part, et du préfet d'autre part ; aux premiers, la délibération et la décision, la nomination des fonctionnaires salariés sur les fonds départementaux, le contrôle exercé dans l'intervalle des sessions, c'est-à-dire l'administration dans le sens le plus élevé et le plus général du mot ; au second, l'exécution proprement dite, et non plus l'administration tout entière.

« Précisons davantage les rôles. Dans la plupart des cas, les délibérations du conseil général portent sur des points nettement déterminés, et le préfet n'a qu'à les exécuter purement et simplement ; dans d'autres, au contraire, le conseil général ne peut qu'indiquer d'une façon générale la marche à suivre, et laisse au préfet une grande latitude dans l'exécution. Ainsi, quand il vote tout un réseau de chemins, il ne peut déterminer d'avance l'ordre de priorité des travaux, parce que cet ordre dépend souvent de faits contingents qu'il ne peut apprécier, ou d'offres de concours non encore réalisées ; il en est de même des subventions qu'il vote en bloc, ou qu'*il* reçoit en bloc de l'Etat, et dont il laisse la distribution au préfet. C'est dans ces cas et dans d'autres circonstances analogues que la commission départementale interviendra pour continuer l'action forcément interrompue du conseil général, mais sans empiéter sur le domaine de l'exécution proprement dite ; en un mot, elle exercera, au nom du conseil, une sorte de direction en sous-ordre, une surveillance moins lointaine et plus permanente, mais contenue dans la limite des attributions et des pouvoirs du conseil général lui-même. »

COMMISSAIRES DU GOUVERNEMENT.

Les commissaires du gouvernement sont les personnes commissionnées par lui pour le représenter, soit devant les Chambres, soit dans une commission internationale, soit devant un tribunal administratif.

Devant les chambres, ce sont d'ordinaire les directeurs et chefs de service des divers ministères qui sont désignés par décrets pour représenter le gouvernement et soutenir les projets qu'il présente.

Devant le conseil d'Etat, on désigne des maîtres des requêtes pour remplir habituellement les fonctions de commissaire du gouvernement.

En dehors de la juridiction administrative, il n'y a point de commissaires du gouvernement, mais un *ministère public*.

COMMISSAIRES-PRISEURS.

La loi du 27 ventôse an IX a institué à Paris quatre-vingts commissaires-priseurs ayant le privilège exclusif de faire, à Paris, les prisées des meubles et les ventes publiques aux enchères d'effets mobiliers ; l'arrêté du 29 germinal an IX a réglé l'organisation et le fonctionnement de la chambre des commissaires-priseurs. L'ordonnance royale du 18 février 1815 a décidé que les commissaires-priseurs de la ville de Paris doivent mettre en communauté la moitié des droits qui leur sont alloués sur chaque vente ; toutes les charges participent ainsi en proportion égale à la moitié du produit.

Une ordonnance du 26 juin 1816, prise en exécution de la loi de finances du 28 avril 1816, a institué des commissaires-priseurs dans toutes les villes chefs-lieux d'arrondissements ou qui sont le siège d'un tribunal de première instance, et dans toutes celles qui, n'ayant ni

sous-préfecture ni tribunal, renferment une population de 5,000 âmes et au-dessus. Ces commissaires n'ont de droit exclusif que dans le chef-lieu de leur établissement ; dans tout le reste de l'arrondissement, ils ont la concurrence avec les autres officiers ministériels, d'après les lois existantes.

Les commissaires-priseurs ont la police des ventes ; ils sont nommés par décrets, sur présentation du ministre de la justice, et sont placés sous la surveillance des procureurs de la République.

On ne peut être nommé commissaire-priseur avant vingt-cinq ans ; le cautionnement est obligatoire.

Les fonctions de commissaire-priseur et de notaire sont incompatibles.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 5 avril 1862. — *Concours des commissaires-priseurs dans la vente d'objets mobiliers au compte des départements.*

Monsieur le préfet, M. le ministre des finances ayant décidé, le 26 juillet dernier, que les agents de l'administration des domaines n'interviendraient plus désormais dans les ventes d'objets mobiliers qui appartiennent aux départements, plusieurs préfets m'ont demandé à qui devrait être confié, dans ce cas, le soin de diriger ces ventes.

Du moment où les agents des domaines, principalement institués pour veiller aux intérêts de l'Etat, sont affranchis sur ce point de toute obligation, en ce qui concerne les départements, c'est évidemment aux commissaires-priseurs ou, à leur défaut, aux autres officiers ministériels investis par la loi de cette attribution spéciale, que doit être remis le soin de procéder aux ventes effectuées pour le compte des départements, qui sont ainsi soumis au droit commun.

Je vous invite à m'accuser réception de cette circulaire et à prendre les mesures nécessaires pour en assurer l'exécution.

COMMISSION MIXTE DES TRAVAUX PUBLICS.

Cette commission s'occupe des travaux publics qui intéressent la défense du territoire et qui, à ce point de vue, doivent être soumis aux ministres de la guerre et de la marine.

Les travaux de ce genre, dit Tarbé de Vauxclairs, donnent lieu à de fréquents débats par suite d'intérêts souvent opposés. Par exemple, l'intérêt de l'agriculture et de l'industrie peut réclamer l'ouverture d'une nouvelle route; mais cette route donnerait un accès facile à l'ennemi. Le dessèchement d'un marais assainirait le pays et augmenterait les produits du sol ; mais ce marais est le principal moyen de défense d'une place de guerre. La marine voudrait augmenter un port ou un arsenal maritime; mais cette augmentation ne peut se faire qu'en démolissant une partie des remparts de la place. Dans ces sortes de conflits, les agens de chaque service sont naturellement disposés à exagérer les avantages qu'ils veulent obtenir, et à affaiblir les inconvénients qu'on leur oppose.

C'est à l'autorité supérieure qu'il appartient de pondérer et de concilier les intérêts en présence, et c'est pour le faire en pleine connaissance de cause qu'elle a institué la commission mixte des travaux publics.

Organisée par décret du 22 décembre 1812, modifiée par l'ordonnance du 28 décembre 1828, elle est aujourd'hui régie par les décrets du 16 août 1853, du 15 mars 1862 et du 8 septembre 1878.

Loi du 7 avril 1851. — *Loi relative à la délimitation de la zone frontière et à la compétence de la commission mixte des travaux publics.*

L'Assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — La zone frontière dans l'étendue de laquelle ne peuvent s'exécuter les travaux spécifiés par l'art. 6 de la loi du 19 janvier 1791 et par le décret du 22 décembre 1812, qu'autant que les projets en ont été soumis à l'examen préalable d'une commission mixte des travaux publics, sera déterminée par un règlement d'administration publique, accompagné d'un plan délimitatif désignant les départements, arrondissements, communes et portions de commune compris dans ladite zone.

Art. 2. — Cette zone comprendra des portions de territoire réservées, dans lesquelles les lois, décrets et règlements relatifs aux travaux mixtes continueront d'être appliqués aux chemins vicinaux de toutes classes; mais ces chemins pourront, à l'avenir, s'exécuter librement dans tout le reste de la frontière.

Art. 3. — Le règlement d'administration publique déterminant l'étendue de la zone frontière et des portions de territoire réservées sera rendu dans le délai d'un an, à partir du jour de la promulgation de la présente loi.

Ce règlement réunira, en les coordonnant et les modifiant au besoin, les dispositions relatives aux travaux mixtes de l'État, des départements et des communes, dans l'étendue de la zone frontière et dans le rayon des enceintes fortifiées.

Art. 4. — La zone frontière établie conformément aux dispositions de l'art. 1er, et les portions de territoire réservées en vertu de l'art. 2 pourront être réduites par un décret du pouvoir exécutif; mais, une fois réduites, elles ne pourront être étendues que dans les formes prescrites par l'art. 1er, et sur l'avis d'une commission de défense.

Art. 5. — A l'avenir, la commission mixte des travaux publics sera composée ainsi qu'il suit :

Quatre conseillers d'Etat, dont un président de la commission ;

Deux inspecteurs généraux du génie militaire ;

Un inspecteur général de l'artillerie ;

Deux inspecteurs généraux des autres armes ;

Deux inspecteurs généraux des ponts et chaussées ;

Un officier général de la marine ;

Un inspecteur général, membre du conseil des travaux maritimes ;

Un secrétaire archiviste.

Le président et les membres seront nommés par le président de la République, sur la présentation des ministres secrétaires d'Etat de la justice, de la guerre, des travaux publics et de la marine.

Les secrétaires des comités du génie et de l'artillerie, du conseil d'amirauté, du conseil des travaux de la marine et du conseil général des ponts et chaussées, assisteront aux séances de la commission, mais n'auront pas voix délibérative.

Art. 6. — Les contraventions aux lois et ordonnances sur les travaux mixtes seront constatées par procès-verbaux dressés par les gardes du génie.

Art. 7. — Dans le cas où, nonobstant la notification faite par les gardes du génie des procès-verbaux de contravention, les contrevenants ne rétabliraient pas l'ancien état des lieux dans le délai qui leur sera fixé, l'autorité militaire transmettra les procès-verbaux au préfet du département. Le conseil de préfecture statuera, après les vérifications qui pourront être jugées nécessaires.

Toutefois, si, après la notification faite en vertu du présent article, les contrevenants poursuivent leur infraction, le conseil de préfecture ordonnera sur-le-champ la suspension des travaux, et l'autorité militaire sera chargée d'assurer cette suspension.

Art. 8. — Tout jugement de condamnation rendu en exécution de l'article précédent fixera le délai dans lequel le contrevenant sera tenu de rétablir à ses frais l'ancien état des lieux.

Il sera notifié à la partie intéressée, par les gardes du génie, avec sommation d'exécuter, faute de quoi il y sera procédé d'office.

A défaut d'exécution après l'expiration des délais, les travaux seront faits par l'autorité militaire.

Le compte des dépenses sera transmis par le directeur des fortifications au préfet du département, qui l'arrêtera et en fera poursuivre le recouvrement, conformément à la loi du 29 mai 1802.

Art. 9. — Les actions pour contravention à la présente loi ne pourront être exercées après l'expiration de l'année qui suivra la date du procès-verbal de réception des travaux. Ce délai passé, elles seront éteintes.

Art. 10. — Les dispositions contraires à la présente loi sont abrogées.

Décret du 16 août 1853 sur la délimitation de la zone frontière, l'organisation et les attributions de la commission mixte des travaux publics. — Le chapitre I, ayant trait aux limites de la zone frontière et des territoires réservés, a été modifié en 1862 et en 1874, et nous n'avons pas à le reproduire.

Chap. II. — *Organisation de la commission mixte.*

Art. 3. — La commission mixte des travaux publics est instituée pour l'examen et la discussion des projets dont l'exécution, dans l'étendue de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, peut intéresser à la fois la défense du territoire et un ou plusieurs des services civils et maritimes.

Sa mission est d'apprécier les intérêts des divers services, de les concilier, et, si elle ne parvient pas à établir l'accord entre eux, d'indiquer dans quelle limite il lui paraît possible de donner satisfaction à leurs besoins respectifs, sans compromettre la défense du pays.

Art. 4. — Le président et les membres de cette commission sont nommés par l'empereur, sur la présentation des ministres compétents.

Quand le président est absent ou empêché, la présidence est dévolue au plus ancien des conseillers d'Etat présents, et, à défaut de conseiller d'Etat, à celui des membres que désigne la commission.

La commission ne peut délibérer si chacun des services que l'affaire concerne n'est représenté à la séance par un membre au moins, non compris le président ni les secrétaires.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Assistent aux séances, avec voix consultative :

Le secrétaire du comité des fortifications ;

Le secrétaire du comité de l'artillerie ;

Le secrétaire du conseil général de ponts et chaussées ;

Le secrétaire du conseil d'amirauté ;

Le secrétaire du conseil des travaux de la marine.

Les secrétaires des comités et conseils fournissent à la commission des documents propres à éclairer ses délibérations, donnent les explications nécessaires sur les affaires en discussion, et portent immédiatement à la connaissance de leurs comités ou de leurs conseils respectifs les résultats des avis de la commission.

La commission a un secrétaire nommé par le ministre de la guerre et pris parmi les officiers supérieurs du génie attachés au dépôt

des fortifications, ou les ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Le secrétaire est chargé, sous l'autorité du président, des détails du service et de la conservation des minutes et des papiers; il autorise le payement des dépenses du secrétariat et des archives, et surveille la tenue de la comptabilité.

En cas d'absence ou d'empêchement, ses fonctions sont remplies par le secrétaire du comité des fortifications.

Art. 5. — Le ministre de la guerre désigne un local pour le dépôt des papiers et la tenue des séances.

Les plans, mémoires et autres documents des archives de la commission mixte des travaux publics ne peuvent être communiqués, en copies comme en minutes, qu'aux membres de la commission ou des divers conseils ou comités. Toutefois, le président de la commission peut permettre aux intéressés d'en prendre connaissance sans déplacement.

Aucun plan, mémoire ou autre papier relatif aux travaux publics du ressort de la commission mixte et concernant la défense du territoire, quelles que soient les archives d'où il provienne, ne peut être publié ni imprimé sans le consentement du ministre de la guerre. Ce consentement est également nécessaire toutes les fois qu'il s'agit de délivrer une expédition ou une copie.

Art. 6. — Aucun traitement spécial ni aucune rétribution ne sont attachés aux fonctions de membre de la commission mixte des travaux publics.

Une somme est portée annuellement au budget du ministère de la guerre pour les frais du secrétariat et des archives.

Chap. III. — *Affaires de la compétence de la commission mixte.*

Art. 7. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des enceintes fortifiées, sont de la compétence de la commission mixte :

(1°) Les travaux concernant :

Les routes impériales et départementales;

Les chemins de fer;

Les chemins vicinaux de toutes classes, ainsi que les chemins forestiers, tant dans les bois et dans les forêts de l'Etat que dans ceux des communes ou des établissements publics, mais seulement lorsqu'ils sont situés dans l'étendue des territoires réservés;

Les ponts à établir sur les cours d'eau navigables ou flottables pour le service des chemins vicinaux ou forestiers, même en dehors de ces territoires;

Les cours d'eau navigables ou flottables;

Les canaux et rigoles d'alimentation, d'irrigation ou de desséchement, avec leurs francs-bords, levées et chemins de halage;

Les ports militaires et de commerce, les havres, les rades et les mouillages;

Les phares, les fanaux et les amers;

Les écluses de navigation, de desséchement, d'irrigation et de chasse, et les autres ouvrages analogues d'intérêt public, tels que digues, batardeaux, épis, enrochements, ponts, quais, bassins, jetées, brise-lames, etc.;

Les passages des portes d'eau et des portes de terre, dans la traversée des fortifications des places de guerre et des postes militaires;

Les modifications à apporter, dans un intérêt civil, aux arsenaux, aux casernes, aux magasins et autres établissements militaires;

Les desséchements des lacs, étangs et marais;

Les marais salants et leurs dépendances, lorsque les travaux projetés doivent faire l'objet d'une concession ou d'une autorisation préalable du gouvernement;

(2°) Les défrichements des forêts et des bois;

(3°) Les concessions des lais et relais de la mer, celles des dunes et lagunes, et celles des accrues, atterrissements et alluvions dépendant du domaine de l'Etat, mais seulement au point de vue des conditions à imposer ou des réserves à faire dans l'intérêt de la défense du territoire;

(4°) Les concessions et les règlements d'eau de moulins et autres usines, toutes les fois que les modifications qui peuvent en être la suite, à l'égard du régime des eaux, sont susceptibles d'avoir de l'influence sur les inondations défensives;

(5°) Les concessions d'enrochements ou d'endiguements à la mer ou sur le rivage;

(6°) Les alignements ou le tracé :

Des rues qui servent, dans les enceintes fortifiées, de communications directes entre les places publiques, les établissements militaires et les remparts;

Des rues, des carrefours et des places des villes fortifiées et autres qui bordent les établissements de la guerre ou de la marine, ou qui sont consacrés par le temps et l'usage aux exercices ou aux rassemblements des troupes;

(7°) Tous les objets d'intérêt public, civil ou maritime, non compris sous les six numéros précédents, qu'un décret déclarerait de nature à influer sur la défense du territoire;

(8°) Les travaux de fortifications ou de bâtiments militaires dont l'exécution apporterait des changements aux routes, aux chemins, aux canaux et aux autres ouvrages d'intérêt civil ou maritime ci-dessus mentionnés;

(9°) Les questions relatives à la jouissance, à la police ou à la conservation des ouvrages ayant à la fois une destination civile et une destination militaire;

(10°) Enfin, les affaires d'un caractère purement administratif, qui sont les accessoires

d'affaires principales du ressort de la commission, telles que les remises mutuelles de jouissance de terrains et la répartition, entre les services intéressés, de l'exécution des travaux mixtes et des dépenses de ces travaux.

Art. 8. — Sont exceptés des prescriptions de l'article qui précède :

(1°) Les voies de terre et d'eau spécialement exonérées;

(2°) Les travaux d'entretien ou de réparation, c'est-à-dire ayant uniquement pour objet de conserver un ouvrage ou de le remettre dans l'état où il était précédemment, sans modification à cet état.

Art. 9. — La commission mixte est toujours consultée sur les travaux civils, militaires ou maritimes qui sont de sa compétence, avant que les projets de ces travaux soient définitivement approuvés et que l'on puisse procéder à leur exécution.

Art. 10. — Autour de Paris, la compétence de la commission mixte s'étend seulement sur le terrain compris entre la limite intérieure de la rue du rempart et la limite de la zone unique de servitudes de deux cent cinquante mètres, tant pour l'enceinte qu'à l'égard des ouvrages détachés.

Chap. IV. — *Instruction des affaires du ressort de la commission mixte.*

Art. 11. — Les affaires de la compétence de la commission mixte des travaux publics sont traitées et expédiées d'urgence à tous les degrés de la hiérarchie administrative.

Elles comportent deux degrés d'instruction dans les localités, à moins qu'elles ne fassent l'objet d'un projet de loi ou d'une adhésion directe.

Art. 12. — Les chefs des divers services publics chargés exclusivement de l'instruction au premier degré sont, dans leurs arrondissements respectifs,

Pour le ministère de la guerre :

Le chef du génie, en tout ce qui a trait aux intérêts de la défense ou au service de l'armée de terre, à l'exception des établissements spéciaux dont la construction est dévolue à l'artillerie;

Les commandants et les sous-directeurs de l'artillerie de terre, relativement, 1° aux établissements spéciaux que cette arme est chargée de faire construire ou d'entretenir; 2° à l'assiette, au relief et à l'armement des forts en mer, des batteries de côtes et de parties de fortifications qui ont vue sur la mer ou sur les mouillages, les rades, les passes, les havres et les ports militaires ou de commerce, quel que soit le service qui doit les armer.

Pour le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Les ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées, chacun dans les limites du service dont il est chargé, en ce qui concerne :

(1°) Les voies de communication par terre et par eau;

(2°) Les ports maritimes de commerce et leurs accessoires;

(3°) Les dessèchements des lacs, étangs et marais, les irrigations, usines et autres objets dépendants de ce ministère;

(4°) Les marais salants.

Pour le ministère de l'intérieur :

Les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service des arrondissements territoriaux, à l'égard,

(1°) Des chemins vicinaux ;

(2°) Des rues des villes;

(3°) Des passages des portes.

Pour le ministère de la marine:

L'officier de la marine militaire chargé de diriger les mouvements du port, ou, s'il n'y en a pas dans la localité, un autre officier de marine désigné par le préfet maritime, en tout ce qui concerne, 1° l'assiette, le relief et l'armement des forts en mer, des batteries de côtes et des parties de fortifications ayant vue sur la mer ou sur les mouillages, les rades, les passes, les havres et les ports militaires ou de commerce, quel que soit le service qui doit les armer; 2° l'établissement, l'amélioration ou le déplacement, au point de vue nautique, des phares, des fanaux et des amers, quelle que soit l'administration chargée des travaux;

Un officier d'artillerie de marine, désigné par le directeur de cette arme, en ce qui a trait, 1° aux établissements spéciaux de l'artillerie de mer ; 2° à l'assiette, au relief et à l'armement des forts en mer, des batteries de côtes et des parties de fortifications ayant vue sur les rades intérieures, les passes ou les ports militaires, quand ces ouvrages doivent être armés par le département de la marine;

Un ingénieur des ponts et chausées attaché au service des travaux hydrauliques et des bâtiments civils de la marine, et désigné par le directeur de ce service, relativement,

(1°) Aux ouvrages, aux bâtiments et aux constructions de la marine élevés sur la terre ferme ou fondés en mer, tant dans les rades et ports militaires que dans les autres établissements dépendants de ce service ;

(2°) Aux enrochements et aux bases des forts et autres ouvrages à fonder en mer pour la défense de ces rades et de ces ports;

(3°) A l'assiette des fortifications destinées à enceindre des arsenaux et autres établissements maritimes, en tant qu'elle peut avoir de l'influence sur l'étendue ou sur les limites de ces établissements;

(4°) A l'établissement de jetées, d'écluses de navigation et de chasse, et autres ouvrages maritimes dépendants du ministère des travaux publics;

(5°) A la concession de lais ou de relais de

la mer, d'enrochements, d'endiguements ou autres travaux à la mer ou sur le rivage.

Pour le ministère des finances :

Les sous-inspecteurs et gardes généraux des forêts, chefs de cantonnements, à l'égard,

(1°) Des chemins forestiers ;

(2°) Des défrichements de bois et de forêts ;

Les receveurs des domaines en ce qui concerne les concessions de lais de mer et autres dépendances du domaine de l'État.

A moins d'une délégation spéciale, nul ingénieur et nul officier ne peut opérer que dans l'étendue du territoire qui est affecté à son arrondissement de service.

Quand il y a doute sur la question de savoir si un fort en mer ou une batterie de côtes sera armée par le département de la guerre ou par celui de la marine, le commandant de l'artillerie de terre et l'officier d'artillerie de marine prennent simultanément part à l'instruction de l'affaire.

En cas d'empêchement, les chefs de chaque service sont remplacés par les officiers ou par les ingénieurs désignés à cet effet.

Dans aucun cas, ne sont admis à faire l'instruction d'une affaire mixte :

Les gardes du génie et d'artillerie, même quand ils sont seuls dans une place ;

Les élèves ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, à moins qu'ils ne soient chargés en titre d'un arrondissement de service ;

Les conducteurs des travaux maritimes.

Sont entendus dans les conférences sur les travaux mixtes, tant pour fournir les explications nécessaires que pour présenter et formuler les observations ou les adhésions qu'ils jugent convenables ;

Les délégués des commissions spéciales de la marine dans les ports militaires ;

Les ingénieurs ou les représentants des compagnies ;

Les syndics des associations pour travaux d'irrigation, de desséchement et des marais salants ;

Les agents voyers des départements et des communes ;

Les architectes des villes ;

Les maires et leurs adjoints.

L'instruction au premier degré d'une affaire mixte a lieu dès l'époque de la rédaction primitive des projets. Toutefois, l'officier ou l'ingénieur que l'affaire concerne spécialement ne peut provoquer de conférences qu'autant qu'il en a reçu l'ordre ou obtenu l'autorisation de son chef. Tout ingénieur ou tout officier appelé à une conférence doit y prendre part immédiatement.

Art. 13. — Le chef de chaque service, dans la localité, rédige les projets relatifs aux ouvrages et aux établissements que les règlements mettent dans les attributions de ce service.

Toutefois, et sauf les cas exceptionnels où il en aurait été décidé autrement par le ministre de la guerre, les officiers du génie sont chargés de la rédaction des projets de détail de tous les travaux qui doivent être faits dans les limites de la zone des fortifications des places de guerre et des postes militaires, en tant que ces projets modifient les formes de la fortification ou intéressent la défense, quel que soit d'ailleurs le service qui présente le projet d'ensemble.

Ces officiers rédigent aussi, dans l'étendue de la zone frontière, les projets de détail des coupures, murs de soutènement, chambres de mines et autres dispositifs de défense dont l'exécution deviendrait nécessaire en cas d'adoption des travaux civils ou maritimes qui sont proposés.

Lorsqu'il est question de la construction en mer d'un fort ou de tout autre ouvrage défensif, le projet de l'ouvrage proprement dit est rédigé par le chef du génie ; mais celui de l'enrochement et de la base, jusqu'à deux mètres au-dessus du niveau des hautes mers d'équinoxe, est rédigé par les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service des travaux maritimes.

Les projets de travaux mixtes doivent comprendre :

Un plan d'ensemble des dispositions projetées ;

Des dessins particuliers donnant, dans le cas de projets de détail, au moyen de plans, de coupes, de profils, d'élévations et de cotes de nivellement, tous les renseignements nécessaires à la complète intelligence de l'affaire, au point de vue des intérêts en présence ;

L'état estimatif détaillé, et aussi approximatif que possible, de la dépense du projet, toutes les fois que cette dépense doit être supportée, en tout ou en partie, par un service autre que celui qui doit faire exécuter les travaux ;

Le cahier des charges à imposer aux compagnies et aux adjudicataires, toutes les fois que les travaux doivent faire l'objet d'une concession. Toutefois, il suffira, suivant les circonstances, de produire un simple extrait contenant textuellement toutes les clauses susceptibles d'intéresser les autres services intervenants.

Art. 14. — Les chefs de service chargés d'instruire une affaire au premier degré dressent, de concert, un procès verbal destiné à constater les résultats de leurs conférences.

Le chef de service qui a pris l'initiative de la conférence fait l'exposé de l'affaire et la description des ouvrages proposés.

Chacun des chefs des autres services intervenants donne, en ce qui le concerne, son avis sur les diverses dispositions projetées, et stipule les conditions, les obligations ou les

réserves à réclamer dans l'intérêt de son service.

Les délégués et les autres agents qui ont le droit d'être entendus dans les conférences font consigner au procès-verbal les explications et les observations qui leur paraissent utiles.

Le procès-verbal est divisé, s'il y a lieu, en paragraphes concernant :

(1°) Les dispositions d'ensemble ;

(2°) Les dispositions de détail, lesquelles peuvent donner lieu à autant d'articles distincts qu'il y a d'ouvrages proposés susceptibles d'être discutés ou examinés séparement ;

(3°) Le mode d'exécution des travaux, quand plusieurs services doivent en être chargés, ou lorsqu'il y a désaccord sur la question de savoir à quel service cette exécution sera confiée ;

(4°) L'imputation de la dépense, surtout s'il y a doute à cet égard, ou si elle doit porter sur plusieurs administrations.

Dans tous les cas, le procès-verbal ne doit renfermer que les propositions, adhésions ou réserves auxquelles chaque chef de service s'arrête définitivement, et ne présenter que le résumé des avis communs ou des opinions respectives, avec leurs motifs.

Il est daté du jour de sa clôture et soumis à la signature de tous ceux qui ont été entendus dans les conférences ; mais les signatures des officiers et des ingénieurs chargés de l'instruction de l'affaire sont les seules indispensables.

Art. 15. — Il est fait, du procès-verbal de conférence, des dessins et des autres pièces à y annexer, par les soins du chef du service qui a pris l'initiative des conférences, et aux frais de ce service, autant d'expéditions signées en minute qu'il y a d'officiers ou d'ingénieurs chargés de l'instruction de l'affaire au premier degré.

Toutes les pièces à joindre à un procès-verbal sont visées à la date de ce procès-verbal.

Art. 16. — L'instruction au deuxième degré des affaires mixtes est faite, suivant les cas, par :

Les directeurs des fortifications,

Les directeurs d'artillerie de terre,

Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées,

Les majors généraux de la marine dans les ports militaires,

Les directeurs d'artillerie de marine,

Les directeurs des travaux hydrauliques et des bâtiments civils de la marine,

Les inspecteurs des forêts,

Les directeurs des domaines.

Aussitôt que ces fonctionnaires ont reçu, des officiers, des ingénieurs et agents sous leurs ordres, les pièces relatives à l'instruction d'une affaire au premier degré, ils les visent et échangent mutuellement leurs observations et leurs apostilles.

Si l'un d'eux réclame exceptionnellement une conférence, elle a lieu sans aucun retard, et il est procédé alors d'une manière analogue à celle prescrite pour l'instruction au premier degré.

Les dossiers de l'affaire, contenant chacun les avis des directeurs et des ingénieurs en chef, sont transmis respectivement aux divers ministres que l'affaire concerne ; les préfets des départements et les préfets maritimes auxquels sont adressés les dossiers des ponts et chaussées et de la marine, y consignent leurs opinions et leurs propositions.

Art. 17. — Les bases ou dispositions générales de tous projets d'ensemble concernant des travaux d'utilité publique à exécuter dans l'étendue de la zone frontière sont, avant d'être décrétées, l'objet d'instructions faites séparément par chaque ministère, et sur lesquelles la commission mixte des travaux publics est consultée. Dans ces projets sont compris l'établissement des lignes de chemins de fer, l'ouverture de routes, la canalisation de rivières, la construction de canaux, de ports, de bassins ou de docks, ou celle de fortifications, intéressant des services publics autres que celui de la guerre, soit que les travaux doivent être entrepris par l'État, les départements ou les communes, soit qu'ils doivent l'être par des compagnies.

Art. 18. — Chaque directeur et chaque ingénieur en chef peut adhérer immédiatement, au nom du service qu'il représente, à l'exécution des travaux mixtes proposés par une autre administration, quand ces travaux lui paraissent sans inconvénient pour son service ou que les inconvénients peuvent disparaître moyennant certaines dispositions qu'il impose comme condition de son adhésion.

Cette faculté ne peut s'étendre, toutefois, aux travaux qu'une autorité supérieure aurait signalés comme nuisibles, ni à ceux qui seraient à faire sur un terrain affecté au service dont l'adhésion est nécessaire.

Les travaux, objet d'une adhésion conditionnelle, ne peuvent être entrepris qu'autant que l'acceptation des obligations stipulées a été notifiée au service qui les a imposées.

Chaque directeur et chaque ingénieur en chef fait connaître les adhésions et les acceptations qu'il a données, ou qui lui ont été notifiées, au ministre sous les ordres duquel il est placé.

Ces adhésions et ces notifications sont conservées dans les archives de la commission mixte.

Chap. V. — *Examens, décisions et notifications concernant les affaires mixtes.*

Art. 19. — Sont consultés dans l'instruc-

tion des affaires de la compétence de la commission mixte :

Le comité des fortifications ;

Le comité de l'artillerie, toutes les fois qu'un officier d'artillerie prend part à la conférence ;

Le conseil général des ponts et chaussées, pour toutes les affaires qui intéressent les départements de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, de l'intérieur et des finances ;

Le conseil d'amirauté, relativement, 1° aux projets d'ensemble des ouvrages de la marine dont la création doit être ordonnée par un décret ; 2° aux affaires qui donnent lieu à des conférences dans lesquelles intervient un officier de marine ;

Le conseil des travaux de la marine, lorsque la conférence a eu lieu avec un ingénieur des constructions hydrauliques.

Chaque comité et chaque conseil émet séparément un avis motivé sur les affaires mixtes qui rentrent dans ses attributions.

Si les travaux publics doivent faire l'objet d'un projet de loi, les comités ou conseils n'émettent leurs avis qu'après avoir pris connaissance des documents fournis par les soins des ministères auxquels ils ressortissent. Ils mentionnent spécialement les chiffres des crédits à demander au corps législatif, en distinguant les sommes à affecter séparément à chaque ministère.

Aussitôt qu'un comité ou qu'un conseil a formulé son avis, le dossier de l'affaire est transmis, avec cet avis, directement à la commission mixte des travaux publics.

Toutefois, si le comité ou le conseil duquel dépend le service qui a présenté le projet estime qu'il n'y a pas lieu d'y donner suite, la commission mixte en est informée, ainsi que les autres comités et conseils.

Art. 20. — Dès que tous les dossiers relatifs à une affaire sont parvenus à la commission mixte des travaux publics, s'il y a accord entre les conseils et les comités sur les conclusions à prendre, la commission constate l'accord par un avis conforme à ces conclusions.

Dans le cas contraire, le président nomme un rapporteur pour chacun des services intéressés, et l'affaire est débattue contradictoirement.

Les procès-verbaux des délibérations comprenant l'exposé des faits et le résumé de la discussion sont signés en minutes par le président et par le secrétaire, et transcrits, par ordre de date, sur un registre à ce destiné. Il en est adressé une expédition à chacun des ministres que l'affaire concerne, avec le dossier y relatif.

Art. 21. — Chacun des ministres fait connaître immédiatement aux autres ministres intéressés s'il donne ou non son approbation aux conclusions de la délibération de la commission mixte.

S'il y a approbation, le ministre duquel dépend le service qui a présenté le projet donne à l'affaire la suite qu'elle comporte.

Si tous les ministres n'adhèrent pas aux conclusions de la commission, l'empereur statue.

Le président de la commission est informé, par les ministres, de toutes les décisions prises.

Les avis de la commission mixte sont communiqués au conseil d'État pour toutes les matières qui, d'après les lois, doivent être soumises à ses délibérations.

Art. 22. — Chaque service notifie aux administrations et aux compagnies intervenantes les dispositions arrêtées ainsi que les conditions, obligations ou réserves qui l'intéressent spécialement.

Tout service chargé de concéder des travaux mixtes est tenu d'insérer textuellement dans les clauses de la concession les stipulations dûment approuvées ou adoptées.

Chap. VI. — *Exécution et réception des travaux mixtes.*

Art. 23. — Les travaux mixtes, dûment approuvés, sont exécutés par les soins des services qui ont rédigé les projets de détail, à moins qu'ils ne soient l'objet d'une concession, ou que, pour des motifs exceptionnels, il ne soit pris une décision contraire par les ministres compétents, après délibération de la commission mixte. En cas de désaccord à cet égard, il est statué par l'Empereur.

Les travaux mixtes concédés sont faits par les soins du concessionnaire et à ses risques et périls. Si les ouvrages sont à construire dans la zone des fortifications, le concessionnaire, considéré comme entrepreneur de travaux ordinaires militaires, opère sous la direction des officiers du génie, tout en restant exclusivement chargé de ce qui concerne les moyens d'exécution tant en personnel qu'en matériel.

Quel que soit le service qui doit fournir les fonds, les officiers et les ingénieurs chargés de la direction de travaux mixtes ne peuvent faire exécuter, chaque année, que les ouvrages ou parties d'ouvrages dont la dépense est autorisée.

Les travaux doivent être faits en se conformant exactement aux projets adoptés et suivant les clauses et les conditions stipulées. Nulle modification ne peut être apportée aux dispositions arrêtées qu'autant qu'elle a été admise par la commission mixte dans les formes ordinaires, ou qu'elle a fait l'objet d'une adhésion directe.

Art. 24. — Lorsqu'il s'agit de chemins vicinaux compris dans l'étendue des territoires réservés, il n'est donné aucune autorisation

pour l'exécution des travaux autres que ceux de réparation ou d'entretien, avant que le projet n'ait été l'objet de l'adhésion du directeur des fortifications ou d'une décision approbative de la part du ministre de la guerre.

Art. 25. — Les officiers et les ingénieurs dont les services sont intéressés à l'exécution des travaux mixtes confiés à un autre service, ont le droit de s'assurer qu'on ne s'écarte en aucune manière des dispositions et conditions adoptées.

S'ils reconnaissent quelques changements, ils les signalent aux officiers, aux ingénieurs ou aux autres fonctionnaires chargés de la direction des travaux; et, s'il n'est pas tenu compte de leurs observations, ils constatent ou font constater les faits par un procès-verbal.

Art. 26. — La remise de tout ouvrage exécuté par un service pour le compte d'un autre service donne lieu à un procès-verbal dressé de concert par les chefs de ces deux services, en présence des personnes dont la participation est nécessaire. Ce procès-verbal rappelle les conditions, charges ou réserves auxquelles ces ouvrages restent assujettis.

La remise n'est définitive qu'après que le procès-verbal a été approuvé par les ministres compétents, quand il s'agit de services de l'Etat, et par les préfets, quand il s'agit des administrations locales.

On se conforme, autant que possible, pour ce qui concerne les minutes et les expéditions de ce procès-verbal, aux dispositions de l'art. 15.

Chap. VII. — *Imputation et payement des dépenses.*

Art. 27. — Lorsqu'il s'agit de travaux publics mixtes, la demande du crédit nécessaire à leur exécution doit être accompagnée d'une répartition entre chaque département ministériel des fonds afférents aux travaux qu'il doit spécialement faire exécuter.

Si, à raison de la connexité des travaux mixtes ou autres circonstances, le crédit est affecté à un seul département ministériel, et que cependant une partie des travaux doive être exécutée par les agents d'un autre ministère, le maximum du chiffre de la dépense à faire par ces derniers est réglé par la commission mixte, après le vote du crédit total.

Dans le cas des travaux à faire sur le budget ordinaire, le service qui en réclame l'exécution est tenu non seulement d'en payer la dépense, mais aussi de supporter celle des ouvrages d'un autre service qui en sont la conséquence, quel qu'en soit d'ailleurs le montant effectif.

Enfin, quand le service chargé de l'exécution des travaux doit payer la dépense conjointement avec d'autres services, ces derniers contribuent au payement pour une somme fixée d'avance, ou, par exception, dans une proportion déterminée par la commission mixte.

Art. 28. — Chaque service tient la comptabilité des travaux qu'il fait exécuter au compte d'un autre service, de la même manière que celle de ses propres travaux.

Les administrations et les compagnies qui ont consenti des dépenses à leur charge, pour l'exécution de travaux mixtes, n'ont à s'immiscer, sous aucun motif, dans la gestion et dans la tenue de la comptabilité du service qui dirige ces travaux, et elles sont dans l'obligation d'acquitter ces dépenses, par provision, dans les limites du consentement par elles donné pour chaque exercice, quelles que soient les observations qu'elles aient à faire valoir.

Art. 29. — Lorsque des travaux sont à faire par un service public au compte d'un autre service, les décisions ministérielles et les arrêtés des préfets qui en autorisent l'exécution, au nom de ce dernier service, règlent, soit année par année, soit une fois pour toutes, suivant les cas, le montant des sommes à dépenser dans chaque exercice; elles fixent, en outre, le mode suivant lequel les payements doivent avoir lieu; et ces payements sont effectués au fur et à mesure de l'avancement des travaux, jusqu'à concurrence de la somme accordée.

L'officier ou l'ingénieur qui dirige les travaux est tenu de fournir au service auquel incombent les payements, toutes les pièces comptables nécessaires à ce dernier pour la justification des dépenses faites. Toutefois, si des compagnies ou des concessionnaires opèrent comme entrepreneurs à leurs risques et périls, il n'y a lieu de leur fournir qu'un procès-verbal de réception des travaux exécutés.

Chap. VIII. — *Répression des contraventions.*

Art. 30. — Les contraventions aux lois et règlements sur les travaux mixtes et mentionnés à l'art. 7 du présent décret sont constatées conformément aux prescriptions des articles suivants.

Les contraventions portant préjudice aux services civils et de la marine continueront à être constatées, poursuivies et réprimées en conformité des dispositions de la loi du 19 mai 1802, du décret du 16 décembre 1811, de celui du 10 avril 1812, et de la loi du 15 juillet 1845, concernant la conservation et la police des routes, des canaux, des ports et des chemins de fer.

Art. 31. — Les gardes du génie, dûment assermentés, recherchent les contraventions et les constatent aussitôt qu'elles sont reconnues.

A cet effet, ils dressent des procès-verbaux, qui font foi jusqu'à inscription de faux, conformément à la loi du 29 mars 1806. Ces procès-verbaux doivent être affirmés dans les vingt-quatre heures devant le juge de paix ou le maire du lieu où la contravention a été commise : ils sont visés pour timbre et enregistrés en débet dans les quatre jours de leur date.

Les gardes du génie opèrent, dans tous les cas, sous l'autorité des officiers du génie chargés des poursuites.

La gendarmerie de chaque arrondissement compris dans la zone frontière est tenue de signaler à ces officiers les travaux qui s'exécutent sur les routes, sur les chemins vicinaux ou forestiers, ou sur les cours d'eau navigables ou flottables.

Art. 32. — Les procès-verbaux de contravention sont notifiés sans délai au contrevenant par les gardes du génie assermentés.

Toutefois, dans le cas où il s'agit de travaux exécutés pour le compte de l'État ou des départements, et où le fait constaté par le procès-verbal résulterait d'ordres donnés par un fonctionnaire ou agent du gouvernement, le procès-verbal est communiqué à ce fonctionnaire et transmis aux ministres compétents, qui en font, d'urgence, le renvoi à la commission mixte, laquelle examine l'affaire suivant les formes prescrites par le présent règlement.

Jusqu'à la décision à intervenir, les travaux demeurent suspendus.

Art. 33. — Hors le cas prévu dans le second paragraphe de l'article précédent, la notification faite par le garde du génie au contrevenant contient sommation de suspendre sur-le-champ les travaux indûment entrepris, de démolir la partie déjà exécutée et de rétablir les lieux dans l'état où ils étaient avant la contravention, ou, en cas d'impossibilité, dans un état équivalent ; le tout dans un délai déterminé d'après le temps que cette opération réclame.

Art. 34. — Si le contrevenant n'interrompt pas ses travaux dans les vingt-quatre heures de la date de l'acte de notification et de sommation, le chef du génie en informe le directeur des fortifications en lui envoyant cet acte.

Le directeur vise et transmet cette pièce au préfet du département, et demande que le conseil de préfecture prononce immédiatement la suspension des ouvrages commencés.

Sur le vu de cette demande et de l'acte à l'appui, le conseil de préfecture, convoqué d'urgence par le préfet, ordonne cette suspension, par provision, nonobstant toute inscription de faux.

Dans les vingt-quatre heures qui suivent, le préfet fait parvenir au directeur des fortifications l'arrêté du conseil de préfecture.

Cet arrêté est notifié au contrevenant par le garde du génie ; et, dès le lendemain de la notification, nonobstant et sauf toute opposition et tout recours, les officiers et les gardes du génie en assurent l'exécution, même par l'emploi de la force publique, au besoin.

Art. 35. — Dans le cas où, nonobstant l'acte de notification et de sommation prescrit à l'art. 33, le contrevenant ne démolit par les travaux indûment exécutés et ne met pas les lieux en l'état spécifié audit acte, le directeur des fortifications adresse au préfet un mémoire ayant pour objet de demander que le conseil de préfecture prononce la répression de la contravention, conformément aux dispositions consignées dans la sommation.

Ce mémoire est notifié au contrevenant en la forme administrative, avec citation devant le conseil de préfecture et sommation de présenter ses moyens de défense dans le délai d'un mois ; sauf le cas d'inscription de faux, le conseil de préfecture statue dans le mois suivant.

Toutefois, si le procès-verbal est reconnu incomplet ou irrégulier en tout ou en partie, et que le conseil ne trouve pas dans les autres pièces produites les renseignements nécessaires, il fait faire préalablement sur les lieux, par les officiers du génie et les ingénieurs des ponts et chaussées, les vérifications qu'il juge convenables, et il prononce sur le tout dans le mois de la remise qui lui est faite du procès-verbal de vérification.

L'arrêté du conseil de préfecture, dans les huit jours au plus tard de sa date, est adressé par le préfet au directeur des fortifications.

Cet officier supérieur, si cet arrêté fait droit à ses conclusions, le fait notifier aux contrevenants par un garde du génie, avec sommation d'exécuter le jugement dans le délai qui lui est assigné. Dans le cas contraire il en réfère immédiatement au ministre de la guerre.

Art. 36. — Le conseil de préfecture fixe le délai dans lequel le contrevenant est tenu de démolir les travaux exécutés, et de rétablir, à ses frais, les lieux dans l'état où ils étaient avant la contravention, ou, en cas d'impossibilité, dans l'état équivalent déterminé par le conseil.

Art. 37. — A l'expiration du délai fixé, si le jugement n'a pas été exécuté par le contrevenant, le chef du génie se concerte avec le commandant de place sur l'époque de l'exécution du jugement, et, s'il est nécessaire, sur l'intervention de la force armée, et requiert, en outre, par écrit, le maire de la commune d'être présent à l'opération.

Huit jours à l'avance, un garde du génie, dûment assermenté, notifie au contrevenant le jour et l'heure de l'exécution du jugement, avec sommation d'y assister.

L'exécution a lieu, et les démolitions, dé-

blais et remblais sont effectués comme s'il s'agissait de travaux militaires, soit au moyen des ouvriers de l'entrepreneur des fortifications, soit à l'aide de travailleurs militaires ou civils, requis au besoin sur les lieux, en vertu de l'art. 24 du titre VI de la loi du 10 juillet 1791.

Le garde du génie constate, par un procès-verbal, les résultats de l'opération et les incidents auxquels elle donne lieu.

Art. 38. — Toutes les dépenses faites pour constater, poursuivre et réprimer une contravention intéressant la défense sont à la charge du contrevenant.

Les officiers du génie tiennent la comptabilité de ces diverses dépenses et les font payer aux ayants droit par l'entrepreneur ou par le gérant des travaux militaires de la chefferie sur le territoire de laquelle existe la contravention. Le chef du génie en dresse le compte, y joint les feuilles de dépense, et envoie le tout certifié par lui et signé par l'entrepreneur ou par le gérant, au directeur des fortifications, qui le vise et le transmet au préfet du département.

Le préfet arrête le compte de la dépense, le déclare exécutoire et en fait poursuivre le recouvrement conformément à l'art. 8 de la loi du 7 avril 1851.

Art. 39. — Les droits de timbre et d'enregistrement en débet sont payés par le contrevenant, après le jugement définitif de condamnation. La rentrée de ces droits est suivie par les agents de l'enregistrement.

Chap. IX. — *Dispositions diverses.*

Art. 40. — Pour chaque département ou portion de département situé dans la zone frontière, le préfet fait dresser, par les soins de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et avec l'aide des agents voyers et forestiers, une carte à échelle de grandeur convenable, sur laquelle sont tracés les cours d'eau navigables et flottables, les routes impériales ou départementales, les voies de fer, les chemins vicinaux et les chemins forestiers actuellement à l'entretien de l'Etat, des départements ou des communes; cette carte porte, en outre, une légende indiquant, par des teintes conventionnelles, les divers degrés de viabilité des voies de terre et la nature de ces voies.

A cette carte est joint un état général de ces mêmes communications groupées par nature et désignées par leurs numéros de classement et par les noms des points extrêmes qu'elles réunissent, avec indication des points intermédiaires par lesquels elles passent.

Le directeur des fortifications, auquel cet état et cette carte sont envoyés par le préfet, les communique au chef du génie, tant pour y faire marquer les limites des territoires des places et des chefferies que pour avoir des renseignements sur celles des voies de terre et d'eau qui paraîtraient susceptibles d'être exonérées de la surveillance de l'autorité militaire, et il transmet ensuite ces documents au ministre de la guerre avec ses propositions.

Le ministre de la guerre, sur l'examen de ces pièces, arrête les exonérations qu'il juge convenables, et fait connaître sa décision au préfet du département et aux directeurs des fortifications.

Indépendamment du travail ci-dessus demandé, les préfets, toutes les fois qu'ils en reconnaissent la nécessité, font dresser, de la manière qui vient d'être indiquée, une carte et un état sur lesquels sont portées les communications de terre et d'eau dont les diverses autorités civiles ont l'intention de proposer l'établissement dans un avenir rapproché ; et le ministre de la guerre détermine celles de ces communications à l'exécution et à l'exonération desquelles il adhère immédiatement, et celles, au contraire, dont les projets devront être soumis aux formalités ordinaires relatives aux travaux mixtes. Ce dernier travail ne concerne, d'ailleurs, les chemins vicinaux que dans l'étendue des territoires réservés.

Art. 41. — Les voies de terre, objet de l'exonération, peuvent, sans intervention de l'autorité militaire, recevoir les modifications et les améliorations dont elles sont susceptibles, telles que l'élargissement des chaussées ou des accotements, l'adoucissement des rampes ou des pentes, la substitution d'autres matériaux à ceux précédemment employés, l'empierrement ou le pavage des parties en terre, le creusement des fossés latéraux et l'addition de gares d'évitement ou de dépôt, pourvu que ces améliorations ou modifications ne changent pas leur direction générale, n'ouvrent pas de communication nouvelle ou ne prolongent pas celles qui existent.

Il en est de même à l'égard des voies d'eau, mais seulement pour les travaux qui peuvent être faits tant au lit de ces voies, à leurs digues, à leurs francs-bords et à leurs fossés, qu'à leurs écluses et à leurs ouvrages d'art, pourvu qu'il ne soit rien changé ni au tracé de ces voies, ni au régime des eaux.

Art. 42. — Sont toujours exceptés de l'exonération les travaux concernant :

1° Les ponts établis au croisement d'une voie de terre classée et d'une voie d'eau navigable ou flottable;

2° Les portions de communications de terre ou d'eau situées dans les limites de la zone des fortifications ou dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées.

Art. 43. — La répartition entre les divers services intéressés de l'entretien des portions de voies de terre et d'eau situées dans la zone

des fortifications des places et des postes est établie, après avis de la commission mixte des travaux publics, à la suite d'une conférence entre le chef du génie et les ingénieurs des ponts et chaussées.

A cette conférence interviennent : 1° le maire de la commune ou son adjoint, assisté au besoin d'un agent voyer ou d'un architecte, pour tout ce qui concerne les chemins vicinaux, la rue du rempart et les portions d'esplanades militaires affectées à la circulation des habitants ; 2° un délégué de chaque compagnie concessionnaire, s'il s'agit d'ouvrages concédés.

Cette répartition comprend les ponts, les portes, les barrières, les écluses, les digues, les barrages et généralement tous les ouvrages d'art qui font partie ou qui dépendent des voies de terre ou d'eau, dans la traversée des fortifications.

Art. 44. — Toutes les dispositions antérieures, contraires au présent décret, sont abrogées.

Décret du 15 mars 1862, modifiant le précédent. — Le décret du 15 mars 1862 a trait surtout à la délimitation de la zone frontière; il contient, en outre, quelques changements dans les attributions de la commission mixte, changements qui n'ont été maintenus qu'en partie par le décret du 8 septembre 1878:

Art. 1er. — Les limites de la zone frontière sont fixées conformément à l'état descriptif *A* et aux quatre cartes annexées au présent décret.

La Corse et les autres îles du littoral de la France continuent à faire partie de la zone frontière.

Art. 2. — Dans les portions de la zone frontière, dont les limites sont indiquées sur l'état descriptif *B* et sur les cartes nos 2, 3 et 4, annexées au présent décret, les chemins vicinaux de toutes classes et les chemins forestiers qui desservent les forêts et les bois de l'Etat, des communes ou des établissements publics, lorsqu'ils ont, dans leur tracé général, plus de 6 mètres de largeur entre fossés, ou plus de 4 mètres de largeur d'empierrement, continuent à être soumis aux lois, décrets et règlements relatifs aux travaux mixtes.

En dehors des territoires ainsi délimités, tous les chemins vicinaux et forestiers peuvent s'exécuter librement.

Il en est de même dans l'intérieur de ces territoires, lorsque la largeur de ces chemins n'excède pas 6 mètres dans leur tracé général, et qu'en même temps leur empierrement n'a pas plus de 4 mètres de largeur.

Art. 3. — Les travaux concernant les ponts établis ou à établir sur les cours d'eau navigables ou flottables, pour le service des chemins vicinaux ou forestiers dans l'étendue de la zone frontière, cessent d'être de la compétence de la commission mixte lorsque l'ouverture des ponts entre culées ne dépasse pas 4 mètres, s'il s'agit d'un pont avec voûte en maçonnerie, ou 6 mètres s'il s'agit d'un pont avec tablier en fer ou en bois.

Art. 4. — Néanmoins, dans l'étendue des zones de servitude des places de guerre et des postes militaires, tous les chemins vicinaux et forestiers, ainsi que les ponts qui les desservent, restent soumis aux règlements sur les travaux mixtes, quelles que soient leurs dimensions.

Art. 5. — Le ministre de la guerre a, en outre, la faculté de faire exécuter, aux frais de son département, les travaux qui lui paraissent indispensables à la défense, tant sur les chemins vicinaux ou forestiers à ouvrir ou à rectifier dans les limites indiquées à l'art. 2, que sur les ponts à construire ou à reconstruire pour le service de ces chemins dans toute l'étendue de la zone frontière, lorsque, par leurs dimensions, ces chemins et ces ponts cessent d'être soumis aux règlements sur les travaux mixtes.

A cet effet, avant qu'il soit procédé par les services civils à l'exécution ou à l'adjudication, s'il y a lieu, des travaux relatifs à ces chemins ou à ces ponts, les projets en sont communiqués au directeur des fortifications par le préfet du département ou par le conservateur des eaux et forêts de la circonscription dans laquelle doivent être exécutés ces travaux.

Dans le délai de deux mois, et immédiatement dans les cas d'urgence signalés par ces fonctionnaires, le directeur des fortifications leur fait connaître, chacun en ce qui le concerne, les travaux particuliers, tels que dispositifs de mines, coupures, retranchements, etc., qu'il serait nécessaire de faire, dans l'intérêt de la défense, sur ces chemins ou sur ces ponts.

Le détail de ces dispositions est alors inséré dans le cahier des charges relatif à l'adjudication ou à l'entreprise des travaux du chemin ou du pont dont il s'agit; la dépense supplémentaire qu'elles peuvent entraîner est supportée par le budget du département de la guerre et l'exécution a lieu sous la surveillance du service militaire.

Lorsque, dans le délai ci-dessus indiqué, le directeur des fortifications n'a fait aucune réserve dans l'intérêt de la défense, il est passé outre à l'exécution des travaux.

Art. 6. — Il n'est donné aucune autorisation pour l'exécution des travaux autres que ceux de réparation ou d'entretien à entreprendre sur les chemins vicinaux ou forestiers qui, aux termes de l'art. 2, restent soumis aux règlements sur les travaux mixtes, avant que le projet de ces travaux ait été l'objet d'une décision approbative du ministre de la guerre.

Si, dans un délai de trois mois à dater de la remise du projet au directeur des fortifications, il n'est intervenu aucune décision du

ministre de la guerre, l'exécution des travaux peut être autorisée.

Il en est de même à l'égard des ponts à établir pour le service des chemins vicinaux ou forestiers dans toute l'étendue de la zone frontière, lorsque ces ponts ne se trouvent pas dans les conditions mentionnées à l'art. 3.

Art. 7. — La carte et l'état général que doivent faire dresser, d'après les prescriptions des deux premiers paragraphes de l'art. 40 du décret du 16 août 1853, les préfets des départements situés en totalité ou en partie dans la zone frontière ne comprennent d'une manière obligatoire que ceux des chemins vicinaux ou forestiers qui restent soumis aux règlements sur les travaux mixtes.

Ces derniers chemins sont également les seuls qui doivent nécessairement figurer sur la carte et sur l'état des travaux projetés que font dresser les préfets toutes les fois qu'ils en reconnaissent la nécessité, aux termes du dernier paragraphe de ce même art. 40.

Art. 8. — Les ponts établis au croisement d'une voie de terre classée et d'une voie d'eau navigable ou flottable ne sont pas soumis aux règlements sur les travaux mixtes, lorsque la portée de ces ponts n'excède pas les dimensions fixées, en raison de leur mode de construction, à l'art. 3 du présent décret.

Art. 9. — Les art. 1, 2, 7 et 24 du décret du 16 août 1853 sont modifiés en ce qu'ils ont de contraire au présent décret.

Décret du 8 septembre 1878. — Ce décret est relatif à la nouvelle délimitation de la *zone frontière;* on le trouvera à ce mot. Il a restreint la liberté précédemment accordée, notamment en ce qui touche les chemins vicinaux; on fera donc bien de le consulter surtout en cette matière.

COMMUNES.

Considérations générales. — Présenter ici une histoire, même sommaire, de l'organisation communale, n'est pas notre intention; ce travail excéderait notre compétence et sortirait des limites qui conviennent à un dictionnaire des travaux publics.

Et cependant, l'ingénieur est trop souvent mêlé aux choses communales pour que nous ne reproduisions pas les principales lois qui les régissent.

Ce sont des lettres-patentes du roi qui, en décembre 1789, sur un décret de l'Assemblée nationale, ont jeté les bases de notre organisation municipale actuelle.

Les officiers et membres des municipalités anciennes, dit ce décret, seront remplacés par voie d'élection; à l'élection participeront tous les citoyens actifs. Le chef de tout corps municipal portera le nom de maire. Il y aura dans chaque municipalité un procureur de la commune, sans voix délibérative; il sera chargé de défendre les intérêts et de poursuivre les affaires de la communauté. Les corps municipaux auront deux espèces de fonctions à remplir : les unes propres au pouvoir municipal; les autres propres à l'administration générale de l'Etat et déléguées par elle aux municipalités.

L'organisation libérale de 1789 a subi jusqu'à nos jours de nombreuses vicissitudes.

La loi fondamentale de l'administration municipale est encore celle de 1837.

Loi du 18 juillet 1837 sur l'administration municipale.

TITRE Ier. — Des réunions, divisions et formations de communes.

Art. 1er. — Aucune réunion, division ou formation de commune ne pourra avoir lieu que conformément aux règles ci-après.

Art. 2. — Toutes les fois qu'il s'agira de réunir plusieurs communes en une seule, ou de distraire une section d'une commune, soit pour la réunir à une autre, soit pour l'ériger en commune séparée, le préfet prescrira préalablement, dans les communes intéressées, une enquête, tant sur le projet en lui-même que sur ses conditions. — Les conseils municipaux, assistés des plus imposés en nombre égal à celui de leurs membres, les conseils d'arrondissement et le conseil général donneront leur avis. (Modifié par l'art. 46 de la loi du 10 août 1871.)

Art. 3. — Si le projet concerne une section de commune, il sera créé, pour cette section, une commission syndicale. Un arrêté du préfet déterminera le nombre des membres de la commission. — Ils seront élus par les électeurs municipaux domiciliés dans la section; et si le nombre des électeurs n'est pas double de celui des membres à élire, la commission sera composée des plus imposés de la section. — La commission nommera son président. Elle sera chargée de donner son avis sur le projet.

Art. 4. — Les réunions et distractions de communes qui modifieront la composition d'un département, d'un arrondissement ou d'un canton, ne pourront être prononcées que par une loi. — Toutes autres réunions et distractions de communes pourront être prononcées par ordonnances du roi, en cas de consentement des conseils municipaux, délibérant avec les plus imposés, conformément à l'art. 2 ci-dessus, et, à défaut de ce consentement, pour les communes qui n'ont pas trois cents habitants, sur l'avis affirmatif du conseil général du département. — Dans tous les autres cas, il ne pourra être statué que par une loi. (*Voir* art. 50 de la loi du 10 août 1871.)

Art. 5. — Les habitants de la commune

réunie à une autre commune conserveront la jouissance exclusive des biens dont les fruits étaient perçus en nature. — Les édifices et autres immeubles servant à usage public deviendront propriété de la commune à laquelle sera faite la réunion.

Art. 6. — La section de commune érigée en commune séparée ou réunie à une autre commune emportera la propriété des biens qui lui appartenaient exclusivement. — Les édifices et autres immeubles servant à usage public et situés sur son territoire, deviendront propriété de la nouvelle commune ou de la commune à laquelle sera faite la réunion.

Art. 7. — Les autres conditions de la réunion ou de la distraction seront fixées par l'acte qui la prononcera. Lorsqu'elle sera prononcée par une loi, cette fixation pourra être renvoyée à une ordonnance royale ultérieure, sauf réserve, dans tous les cas, de toutes les questions de propriété.

Art. 8. — Dans tous les cas de réunion ou fractionnement de communes, les conseils municipaux seront dissous. Il sera procédé immédiatement à des élections nouvelles.

TITRE II. — Des attributions des maires et des conseils municipaux.

Chapitre Ier. — *Des attributions des maires.*

Art. 9. — Le maire est chargé, sous l'autorité de l'administration supérieure :

1° De la publication et de l'exécution des lois et règlements ;

2° Des fonctions spéciales qui lui sont attribuées par les lois ;

3° De l'exécution des mesures de sûreté générale.

Art. 10. — Le maire est chargé, sous la surveillance de l'administration supérieure :

1° De la police municipale, de la police rurale et de la voirie municipale, et de pourvoir à l'exécution des actes de l'autorité supérieure qui y sont relatifs ;

2° De la conservation et de l'administration des propriétés de la commune, et de faire en conséquence tous actes conservatoires de ses droits ;

3° De la gestion des revenus, de la surveillance des établissements communaux et de la comptabilité communale ;

4° De la proposition du budget et de l'ordonnancement des dépenses ;

5° De la direction des travaux communaux ;

6° De souscrire les marchés, de passer les baux des biens et les adjudications des travaux communaux, dans les formes établies par les lois et règlements ;

7° De souscrire, dans les mêmes formes, les actes de vente, échange, partage, acceptation de dons ou legs, acquisition, transaction, lorsque ces actes ont été autorisés conformément à la présente loi ;

8° De représenter la commune en justice, soit en demandant, soit en défendant.

Art. 11. — Le maire prend des arrêtés à l'effet :

1° D'ordonner les mesures locales sur les objets confiés par les lois à sa vigilance et à son autorité ;

2° De publier de nouveau les lois et règlements de police, et de rappeler les citoyens à leur observation. — Les arrêtés pris par le maire sont immédiatement adressés au sous-préfet. Le préfet peut les annuler ou en suspendre l'exécution. — Ceux de ces arrêtés qui portent réglement permanent ne seront exécutoires qu'un mois après la remise de l'ampliation constatée par les récépissés donnés par le sous-préfet.

Art. 12. — Le maire nomme à tous les emplois communaux pour lesquels la loi ne prescrit pas un mode spécial de nomination. Il suspend et révoque les titulaires de ces emplois.

Art. 13. — Le maire nomme les gardes champêtres, sauf l'approbation du conseil municipal. Ils doivent être agréés et commissionnés par le sous-préfet ; ils peuvent être suspendus par le maire, mais le préfet peut seul les révoquer. — Le maire nomme également les pâtres communs, sauf l'approbation du conseil municipal. Il peut prononcer leur révocation. (Modifié par art. 5 du décret du 25 mars 1852.)

Art. 14. — Le maire est chargé seul de l'administration ; mais il peut déléguer une partie de ses fonctions à un ou plusieurs de ses adjoints, et, en l'absence des adjoints, à ceux des conseillers municipaux qui sont appelés à en faire les fonctions.

Art. 15. — Dans le cas où le maire refuserait ou négligerait de faire un des actes qui lui sont prescrits par la loi, le préfet, après l'en avoir requis, pourra y procéder d'office par lui-même ou par un délégué spécial.

Art. 16. — Lorsque le maire procède à une adjudication publique pour le compte de la commune, il est assisté de deux membres du conseil municipal, désignés d'avance par le conseil, ou, à défaut, appelés dans l'ordre du tableau. — Le receveur municipal est appelé à toutes les adjudications. — Toutes les difficultés qui peuvent s'élever sur les opérations préparatoires de l'adjudication sont résolues, séance tenante, par le maire et les deux conseillers assistants, à la majorité des voix, sauf le recours de droit.

Chap. II. — *Des attributions des conseils municipaux.*

Art. 17. — Les conseils municipaux règlent par leurs délibérations les objets suivants :

1° Le mode d'administration des biens communaux ;

2° Les conditions des baux à ferme ou à loyer dont la durée n'excède pas dix-huit ans pour les biens ruraux, et neuf ans pour les autres biens ;

3° Le mode de jouissance et la répartition des pâturages et fruits communaux, autres que les bois, ainsi que les conditions à imposer aux parties prenantes ;

4° Les affouages, en se conformant aux lois forestières. (Voir pour cet article et les articles suivants la loi du 24 juillet 1867.)

Art. 18. — Expédition de toute délibération sur un des objets énoncés en l'article précédent est immédiatement adressée par le maire au sous-préfet, qui en délivre ou fait délivrer récépissé. La délibération est exécutoire si, dans les trente jours qui suivent la date du récépissé, le préfet ne l'a pas annulée, soit d'office, pour violation d'une disposition de loi ou d'un règlement d'administration publique, soit sur la réclamation de toute partie intéressée. — Toutefois, le préfet peut suspendre l'exécution de la délibération pendant un autre délai de trente jours.

Art. 19. — Le conseil municipal délibère sur les objets suivants :

1° Le budget de la commune, et, en général, toutes les recettes et dépenses, soit ordinaires, soit extraordinaires ;

2° Les tarifs et règlements de perception de tous les revenus communaux ;

3° Les acquisitions, aliénations et échanges des propriétés communales, leur affectation aux différents services publics, et, en général, tout ce qui intéresse leur conservation et leur amélioration ;

4° La délimitation ou le partage des biens indivis entre deux ou plusieurs communes ou sections de commune ;

5° Les conditions des baux à ferme ou à loyer dont la durée excède dix-huit ans pour les biens ruraux, et neuf ans pour les autres biens, ainsi que celles des baux des biens pris à loyer par la commune, quelle qu'en soit la durée ;

6° Les projets de construction, de grosses réparations et de démolitions, et, en général, tous les travaux à entreprendre ;

7° L'ouverture des rues et places publiques et les projets d'alignement de voirie municipale ;

8° Le parcours et la vaine pâture ;

9° L'acceptation des dons et legs faits à la commune et aux établissements communaux ;

10° Les actions judiciaires et transactions ;

Et tous les autres objets sur lesquels les lois et règlements appellent les conseils municipaux à délibérer.

Art. 20. — Les délibérations des conseils municipaux sur les objets énoncés à l'article précédent sont adressées au sous-préfet. — Elles sont exécutoires sur l'approbation du préfet, sauf les cas où l'approbation par le ministre compétent, ou par ordonnance royale, est prescrite par les lois ou par les règlements d'administration publique.

Art. 21. — Le conseil municipal est toujours appelé à donner son avis sur les objets suivants :

1° Les circonscriptions relatives au culte ;

2° Les circonscriptions relatives à la distribution des secours publics ;

3° Les projets d'alignement de grande voirie dans l'intérieur des villes, bourgs et villages ;

4° L'acceptation des dons et legs faits aux établissements de charité et de bienfaisance ;

5° Les autorisations d'emprunter, d'acquérir, d'échanger, d'aliéner, de plaider ou de transiger, demandées par les mêmes établissements, et par les fabriques des églises et autres administrations préposées à l'entretien des cultes dont les ministres sont salariés par l'Etat ;

6° Les budgets et les comptes des établissements de charité et de bienfaisance ;

7° Les budgets et les comptes des fabriques et autres administrations préposées à l'entretien des cultes dont les ministres sont salariés par l'Etat, lorsqu'elles reçoivent des secours sur les fonds communaux ;

8° Enfin tous les objets sur lesquels les conseils municipaux sont appelés par les lois et règlements à donner leur avis ou seront consultés par le préfet.

Art. 22. — Le conseil municipal réclame, s'il y a lieu, contre le contingent assigné à la commune dans l'établissement des impôts de répartition.

Art. 23. — Le conseil municipal délibère sur les comptes présentés annuellement par le maire. — Il entend, débat et arrête les comptes de deniers des receveurs, sauf règlement définitif, conformément à l'art. 66 de la présente loi.

Art. 24. — Le conseil municipal peut exprimer son vœu sur tous les objets d'intérêt local. — Il ne peut faire ni publier aucune protestation, proclamation ou adresse.

Art. 25. — Dans les séances où les comptes d'administration du maire sont débattus, le conseil municipal désigne au scrutin celui de ses membres qui exerce la présidence. — Le maire peut assister à la délibération ; il doit se retirer au moment où le conseil municipal va émettre son vote. Le président adresse directement la délibération au sous-préfet.

Art. 26. — Lorsque, après deux convocations successives faites par le maire, à huit jours d'intervalle et dûment constatées, les membres du conseil municipal ne se sont pas réunis en nombre suffisant, la délibération prise après la troisième convocation est valable, quel que soit le nombre des membres présents.

Art. 27. — Les délibérations des conseils municipaux se prennent à la majorité des voix. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 28. — Les délibérations seront inscrites, par ordre de date, sur un registre coté et paraphé par le sous-préfet. Elles seront signées par tous les membres présents à la séance, ou mention sera faite de la cause qui les aura empêchés de signer.

Art. 29. — Les séances des conseils municipaux ne sont pas publiques ; leurs débats ne peuvent être publiés officiellement qu'avec l'approbation de l'autorité supérieure. — Il est voté au scrutin secret toutes les fois que trois des membres présents le réclament.

TITRE III. — Des dépenses et recettes, et des budgets des communes.

Art. 30. — Les dépenses des communes sont obligatoires ou facultatives. — Sont obligatoires les dépenses suivantes :

1° L'entretien, s'il y a lieu, de l'hôtel de ville ou du local affecté à la mairie ;

2° Les frais de bureau et d'impression pour le service de la commune ;

3° L'abonnement au *Bulletin des lois* (modifié par décret du 27 décembre 1871) ;

4° Les frais de recensement de la population ;

5° Les frais des registres de l'état civil, et la portion des tables décennales à la charge des communes ;

6° Le traitement du receveur municipal, du préposé en chef de l'octroi, et les frais de perception ;

7° Le traitement des gardes des bois de la commune et des gardes champêtres ;

8° Le traitement et les frais de bureau des commissaires de police, tels qu'ils sont déterminés par les lois ;

9° Les pensions des employés municipaux et des commissaires de police, régulièrement liquidées et approuvées ;

10° Les frais de loyer et de réparation du local de la justice de paix, ainsi que ceux d'achat et d'entretien de son mobilier, dans les communes chefs-lieux de canton ;

11° Les dépenses de la garde nationale, telles qu'elles sont déterminées par les lois (abrogé) ;

12° Les dépenses relatives à l'instruction publique, conformément aux lois ;

13° L'indemnité de logement aux curés et desservants, et autres ministres des cultes salariés par l'Etat, lorsqu'il n'existe pas de bâtiment affecté à leur logement ;

14° Les secours aux fabriques des églises et autres administrations préposées aux cultes dont les ministres sont salariés par l'Etat, en cas d'insuffisance de leurs revenus, justifiée par leurs comptes et budgets ;

15° Le contingent assigné à la commune, conformément aux lois, dans la dépense des enfants trouvés et abandonnés ;

16° Les grosses réparations aux édifices communaux, sauf l'exécution des lois spéciales concernant les bâtiments militaires et les édifices consacrés au culte ;

17° La clôture des cimetières, leur entretien et leur translation dans les cas déterminés par les lois et règlements d'administration publique ;

18° Les frais des plans d'alignement ;

19° Les frais et dépenses des conseils des prud'hommes, pour les communes où ils siègent ; les menus frais des chambres consultatives des arts et manufactures, pour les communes où elles existent ;

20° Les contributions et prélèvements établis par les lois sur les biens et revenus communaux ;

21° L'acquittement des dettes exigibles ;

Et généralement toutes les autres dépenses mises à la charge des communes par une disposition des lois.

Toutes dépenses autres que les précédentes sont facultatives.

Art. 31. — Les recettes des communes sont ordinaires ou extraordinaires. — Les recettes ordinaires des communes se composent :

1° Des revenus de tous les biens dont les habitants n'ont pas la jouissance en nature ;

2° Des cotisations imposées annuellement sur les ayants droit aux fruits qui se perçoivent en nature ;

3° Du produit des centimes ordinaires affectés aux communes par les lois de finances ;

4° Du produit de la portion accordée aux communes dans l'impôt des patentes ;

5° Du produit des octrois municipaux ;

6° Du produit des droits de place perçus dans les halles, foires, marchés, abattoirs, d'après les tarifs dûment autorisés ;

7° Du produit des permis de stationnement et des locations sur la voie publique, sur les ports et rivières et autres lieux publics ;

8° Du produit des péages communaux, des droits de pesage, mesurage et jaugeage, des droits de voirie et autres droits légalement établis ;

9° Du prix des concessions dans les cimetières ;

10° Du produit des concessions d'eau, de l'enlèvement des boues et immondices de la voie publique, et autres concessions autorisées pour les services communaux ;

11° Du produit des expéditions des actes administratifs et des actes de l'état civil ;

12° De la portion que les lois accordent aux communes dans le produit des amendes prononcées par les tribunaux de simple police, par ceux de police correctionnelle et par les conseils de discipline de la garde nationale ;

Et généralement du produit de toutes les

taxes de ville et de police dont la perception est autorisée par la loi.

Art. 32. — Les recettes extraordinaires se composent :

1° Des contributions extraordinaires dûment autorisées ;

2° Du prix des biens aliénés ;

3° Des dons et legs ;

4° Du remboursement des capitaux exigibles et des rentes rachetées ;

5° Du produit des coupes extraordinaires de bois ;

6° Du produit des emprunts ;

Et de toutes autres recettes accidentelles.

Art. 33. — Le budget de chaque commune, proposé par le maire et voté par le conseil municipal, est définitivement réglé par arrêté du préfet. — Toutefois, le budget des villes dont le revenu est de cent mille francs, ou plus, est réglé par une ordonnance du roi. — Le revenu d'une commune est réputé atteindre cent mille francs lorsque les recettes ordinaires, constatées dans les comptes, se sont élevées à cette somme pendant les trois dernières années. — Il n'est réputé être descendu au-dessous de cent mille francs que lorsque, pendant les trois dernières années, les recettes ordinaires sont restées inférieures à cette somme. (Voir, pour les art. 33 à 45, la loi du 24 juillet 1867.)

Art. 34. — Les crédits qui pourraient être reconnus nécessaires après le règlement du budget sont délibérés conformément aux articles précédents, et autorisés par le préfet, dans les communes dont il est appelé à régler le budget, et par le ministre, dans les autres communes. — Toutefois, dans ces dernières communes, les crédits supplémentaires pour dépenses urgentes pourront être approuvées par le préfet.

Art. 35. — Dans le cas où, pour une cause quelconque, le budget d'une commune n'aurait pas été approuvé avant le commencement de l'exercice, les recettes et les dépenses ordinaires continueront, jusqu'à l'approbation de ce budget, à être faites conformément à celui de l'année précédente.

Art. 36. — Les dépenses proposées au budget d'une commune peuvent être rejetées ou réduites par l'ordonnance du roi, ou par l'arrêté du préfet, qui règle ce budget.

Art. 37. — Les conseils municipaux peuvent porter au budget un crédit pour dépenses imprévues. — La somme inscrite pour ce crédit ne pourra être réduite ou rejetée qu'autant que les revenus ordinaires, après avoir satisfait à toutes les dépenses obligatoires, ne permettraient pas d'y faire face, ou qu'elle excéderait le dixième des recettes ordinaires. — Le crédit pour dépenses imprévues sera employé par le maire, avec l'approbation du préfet et du sous-préfet. — Dans les communes autres que les chefs-lieux de département ou d'arrondissement, le maire pourra employer le montant de ce crédit aux dépenses urgentes, sans approbation préalable, à la charge d'en informer immédiatement le sous-préfet, et d'en rendre compte au conseil municipal dans la première session ordinaire qui suivra la dépense effectuée.

Art. 38. — Les dépenses proposées au budget ne peuvent être augmentées, et il ne peut y en être introduit de nouvelles par l'arrêté du préfet, ou l'ordonnance du roi, qu'autant qu'elles sont obligatoires.

Art. 39. — Si un conseil municipal n'allouait pas les fonds exigés pour une dépense obligatoire, ou n'allouait qu'une somme insuffisante, l'allocation nécessaire serait inscrite au budget par ordonnance du roi, pour les communes dont le revenu est de cent mille francs et au-dessus, et par arrêté du préfet, en conseil de préfecture, pour celles dont le revenu est inférieur. — Dans tous les cas, le conseil municipal sera préalablement appelé à en délibérer. — S'il s'agit d'une dépense annuelle et variable, elle sera inscrite pour sa quotité moyenne pendant les trois dernières années. S'il s'agit d'une dépense annuelle et fixe de sa nature, ou d'une dépense extraordinaire, elle sera inscrite pour sa quotité réelle. — Si les ressources de la commune sont insuffisantes pour subvenir aux dépenses obligatoires inscrites d'office en vertu du présent article, il y sera pourvu par le conseil municipal, ou, en cas de refus de sa part, au moyen d'une contribution extraordinaire établie par une ordonnance du roi, dans les limites du maximum qui est fixé annuellement par la loi de finances, et par une loi spéciale si la contribution doit excéder ce maximum.

Art. 40. — Les délibérations du conseil municipal concernant une contribution extraordinaire destinée à subvenir aux dépenses obligatoires ne seront exécutoires qu'en vertu d'un arrêté du préfet, s'il s'agit d'une commune ayant moins de cent mille francs de revenu, et d'une ordonnance du roi, s'il s'agit d'une commune ayant un revenu supérieur. — Dans le cas où la contribution extraordinaire aurait pour but de subvenir à d'autres dépenses que les dépenses obligatoires, elle ne pourra être autorisée que par ordonnance du roi, s'il s'agit d'une commune ayant moins de cent mille francs de revenu, et par une loi, s'il s'agit d'une commune ayant un revenu supérieur.

Art. 41. — Aucun emprunt ne pourra être autorisé que par ordonnance du roi, rendue dans la forme des règlements d'administration publique, pour les communes ayant moins de cent mille francs de revenu, et par une loi, s'il s'agit d'une commune ayant un revenu supérieur. — Néanmoins, en cas d'urgence et dans l'intervalle des sessions, une ordonnance du roi, rendue dans la forme

des règlements d'administration publique, pourra autoriser les communes dont le revenu est de cent mille francs et au-dessus à contracter un emprunt jusqu'à concurrence du quart de leurs revenus.

Art. 42. — Dans les communes dont les revenus sont inférieurs à cent mille francs, toutes les fois qu'il s'agira de contributions extraordinaires ou d'emprunts, les plus imposés aux rôles de la commune seront appelés à délibérer avec le conseil municipal, en nombre égal à celui des membres en exercice. — Ces plus imposés seront convoqués individuellement par le maire, au moins dix jours avant celui de la réunion. — Lorsque les plus imposés appelés seront absents, ils seront remplacés en nombre égal par les plus imposés portés après eux sur le rôle.

Art. 43. — Les tarifs des droits de voirie sont réglés par ordonnance du roi, rendue dans la forme des règlements d'administration publique. — Voir *Décentralisation administrative*.

Art. 44. — Les taxes particulières dues par les habitants ou propriétaires, en vertu des lois et des usages locaux, sont réparties par délibération du conseil municipal, approuvée par le préfet. — Ces taxes sont perçues suivant les formes établies pour le recouvrement des contributions publiques.

Art. 45. — Aucune construction nouvelle, ou reconstruction entière ou partielle, ne pourra être autorisée que sur la production des projets et devis. — Ces projets et devis seront soumis à l'approbation préalable du ministre compétent, quand la dépense excédera trente mille francs, et à celle du préfet, quand elle sera moindre.

TITRE IV. — Des acquisitions, aliénations, baux, dons et legs.

Art. 46. — Les délibérations des conseils municipaux ayant pour objet des acquisitions, des ventes ou échanges d'immeubles, le partage de biens indivis, sont exécutoires sur arrêté du préfet, en conseil de préfecture, quand il s'agit d'une valeur n'excédant pas trois mille francs, pour les communes dont le revenu est au-dessous de cent mille francs, et vingt mille francs pour les autres communes. — S'il s'agit d'une valeur supérieure, il est statué par ordonnance du roi. — La vente des biens mobiliers et immobiliers des communes, autres que ceux qui servent à un usage public, pourra, sur la demande de tout créancier porteur de titres exécutoires, être autorisée par une ordonnance du roi, qui déterminera les formes de la vente.

Art. 47. — Les délibérations des conseils municipaux ayant pour objet des baux dont la durée devra excéder dix-huit ans, ne sont exécutoires qu'en vertu d'une ordonnance royale. — Quelle que soit la durée du bail, l'acte passé par le maire n'est exécutoire qu'après l'approbation du préfet. — Voir *Décentralisation administrative*.

Art. 48. — Les délibérations ayant pour objet l'acceptation des dons et legs d'objets mobiliers ou de sommes d'argent, faits à la commune et aux établissements communaux, sont exécutoires en vertu d'un arrêté du préfet, lorsque leur valeur n'excède pas trois mille francs, et en vertu d'une ordonnance du roi lorsque leur valeur est supérieure ou qu'il y a réclamation des prétendants droit à la succession. — Les délibérations qui porteraient refus de dons et legs, et toutes celles qui concerneraient des dons et legs d'objets immobiliers ne sont exécutoires qu'en vertu d'une ordonnance du roi. Le maire peut toujours, à titre conservatoire, accepter les dons et legs, en vertu de la délibération du conseil municipal : l'ordonnance du roi, ou l'arrêté du préfet, qui intervient ensuite, a effet du jour de cette acceptation.

TITRE V. — Des actions judiciaires et des transactions.

Art. 49. — Nulle commune ou section de commune ne peut introduire une action en justice sans être autorisée par le conseil de préfecture. — Après tout jugement intervenu, la commune ne peut se pourvoir devant un autre degré de juridiction qu'en vertu d'une nouvelle autorisation du conseil de préfecture. — Cependant tout contribuable inscrit au rôle de la commune a le droit d'exercer, à ses frais et risques, avec l'autorisation du conseil de préfecture, les actions qu'il croirait appartenir à la commune ou section, et que la commune ou section préalablement appelée à en délibérer, aurait refusé ou négligé d'exercer. — La commune ou section sera mise en cause, et la décision qui interviendra aura effet à son égard.

Art. 50. — La commune, section de commune ou le contribuable auquel l'autorisation aura été refusée, pourra se pourvoir devant le roi, en conseil d'État. Le pourvoi sera introduit et jugé en la forme administrative. Il devra, à peine de déchéance, avoir lieu dans le délai de trois mois, à dater de la notification de l'arrêté du conseil de préfecture.

Art. 51. — Quiconque voudra intenter une action contre une commune ou section de commune, sera tenu d'adresser préalablement au préfet un mémoire exposant les motifs de sa réclamation. Il lui en sera donné récépissé. — La présentation du mémoire interrompra la prescription et toutes déchéances. — Le préfet transmettra le mémoire au maire avec l'autorisation de convoquer immédiatement le conseil municipal pour en délibérer.

Art. 52. — La délibération du conseil mu-

nicipal sera, dans tous les cas, transmise au conseil de préfecture, qui décidera si la commune doit être autorisée à ester en jugement. — La décision du conseil de préfecture devra être rendue dans le délai de deux mois, à partir de la date du récépissé énoncé en l'article précédent.

Art. 53. — Toute décision du conseil de préfecture portant refus d'autorisation devra être motivée. — En cas de refus de l'autorisation, le maire pourra, en vertu d'une délibération du conseil municipal, se pourvoir devant le roi, en son conseil d'Etat, conformément à l'art. 50 ci-dessus. — Il devra être statué sur le pourvoi dans le délai de deux mois, à partir du jour de son enregistrement au secrétariat général du conseil d'État.

Art. 54. — L'action ne pourra être intentée qu'après la décision du conseil de préfecture, et, à défaut de décision dans le délai fixé par l'art. 52, qu'après l'expiration de ce délai. — En cas de pourvoi contre la décision du conseil de préfecture, l'instance sera suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le pourvoi, et, à défaut de décision dans le délai fixé par l'article précédent, jusqu'à l'expiration de ce délai. En aucun cas, la commune ne pourra défendre à l'action qu'autant qu'elle y aura été expressément autorisée.

Art. 55. — Le maire peut toutefois, sans autorisation préalable, intenter toute action possessoire, ou y défendre, et faire tous autres actes conservatoires ou interruptifs des déchéances.

Art. 56. — Lorsqu'une section est dans le cas d'intenter ou de soutenir une action judiciaire contre la commune elle-même, il est formé, pour cette section, une commission syndicale de trois ou cinq membres, que le préfet choisit parmi les électeurs municipaux, et, à leur défaut, parmi les citoyens les plus imposés. — Les membres du corps municipal qui seraient intéressés à la jouissance des biens ou droits revendiqués par la section ne devront point participer aux délibérations du conseil municipal relatives au litige. — Ils seront remplacés dans toutes ces délibérations par un nombre égal d'électeurs municipaux de la commune, que le préfet choisira parmi les habitants ou propriétaires étrangers à la section. — L'action est suivie par celui de ses membres que la commission syndicale désigne à cet effet.

Art. 57. — Lorsqu'une section est dans le cas d'intenter ou de soutenir une action judiciaire contre une autre section de la même commune, il sera formé, pour chacune des sections intéressées, une commission syndicale, conformément à l'article précédent.

Art. 58. — La section qui aura obtenu une condamnation contre la commune, ou contre une autre section, ne sera point passible des charges ou contributions imposées pour l'acquittement des frais et dommages-intérêts qui résulteraient du fait du procès. — Il en sera de même à l'égard de toute partie qui aurait plaidé contre une commune ou une section de commune.

Art. 59. — Toute transaction consentie par un conseil municipal ne peut être exécutée qu'après l'homologation par ordonnance royale, s'il s'agit d'objets immobiliers ou d'objets mobiliers d'une valeur supérieure à trois mille francs, et par arrêté du préfet en conseil de préfecture, dans les autres cas. — Voir *Décentralisation administrative*.

TITRE VI. — Comptabilité des communes.

Art. 60. — Les comptes du maire, pour l'exercice clos, sont présentés au conseil municipal avant la délibération du budget. Ils sont définitivement approuvés par les préfets, pour les communes dont le revenu est inférieur à cent mille francs, et par le ministre compétent, pour les autres communes. — Voir *Décentralisation administrative*.

Art. 61. — Le maire peut seul délivrer des mandats. S'il refusait d'ordonnancer une dépense régulièrement autorisée et liquide, il serait prononcé par le préfet en conseil de préfecture. — L'arrêté du préfet tiendrait lieu du mandat du maire.

Art. 62. — Les recettes et dépenses communales s'effectuent par un comptable chargé seul, et sous sa responsabilité, de poursuivre la rentrée de tous revenus de la commune et de toutes sommes qui lui seraient dues, ainsi que d'acquitter les dépenses ordonnancées par le maire jusqu'à concurrence des crédits régulièrement accordés. — Tous les rôles de taxe, de sous-répartitions et de prestations locales, devront être remis à ce comptable.

Art. 63. — Toutes les recettes municipales pour lesquelles les lois et règlements n'ont pas prescrit un mode spécial de recouvrement s'effectuent sur des états dressés par le maire. Ces états sont exécutoires après qu'ils ont été visés par le sous-préfet. — Les oppositions, lorsque la matière est de la compétence des tribunaux ordinaires, sont jugées comme affaires sommaires, et la commune peut y défendre, sans autorisation du conseil de préfecture.

Art. 64. — Toute personne autre que le receveur municipal, qui, sans autorisation légale, se serait ingérée dans le maniement des deniers de la commune, sera, par ce seul fait, constituée comptable; elle pourra en outre être poursuivie en vertu de l'art. 258 du Code pénal, comme s'étant immiscée sans titre dans des fonctions publiques.

Art. 65. — Le percepteur remplit les fonctions de receveur municipal. — Néanmoins, dans les communes dont le revenu excède trente mille francs, ces fonctions sont confiées,

si le conseil municipal le demande, à un receveur municipal spécial. Il est nommé par le roi, sur trois candidats que le conseil municipal présente. — Les dispositions du premier paragraphe ci-dessus ne seront applicables aux communes ayant actuellement un receveur municipal que sur la demande du conseil municipal, ou en cas de vacance. (Voir *Décentralisation administrative.*)

Art. 66. — Les comptes du receveur municipal sont définitivement apurés par le conseil de préfecture, pour les communes dont le revenu n'excède pas trente mille francs, sauf recours à la cour des comptes. — Les comptes des receveurs des communes dont le revenu excède trente mille francs sont réglés et apurés par ladite cour. — Les dispositions ci-dessus, concernant la juridiction des conseils de préfecture et de la cour des comptes sur les comptes des receveurs municipaux, sont applicables aux comptes des trésoriers des hôpitaux et autres établissements de bienfaisance.

Art. 67. — La responsabilité des receveurs municipaux et les formes de la comptabilité des communes seront déterminées par des règlements d'administration publique. Les receveurs municipaux seront assujettis, pour l'exécution de ces règlements, à la surveillance des receveurs des finances. — Dans les communes où les fonctions de receveur municipal et de percepteur sont réunies, la gestion du comptable est placée sous la responsabilité du receveur des finances de l'arrondissement.

Art. 68. — Les comptables qui n'auront pas présenté leurs comptes dans les délais prescrits par les règlements pourront être condamnés, par l'autorité chargée de les juger, à une amende de dix francs à cent francs, par chaque mois de retard, pour les receveurs et trésoriers justiciables des conseils de préfecture, et de cinquante francs à cinq cents francs, également par mois de retard, pour ceux qui sont justiciables de la cour des comptes. — Ces amendes seront attribuées aux communes ou établissements que concernent les comptes en retard. — Elles seront assimilées aux débets de comptables, et le recouvrement pourra en être suivi par corps, conformément aux art. 8 et 9 de la loi du 17 avril 1852.

Art. 69. — Les budgets et les comptes des communes restent déposés à la mairie, où toute personne imposée aux rôles de la commune a droit d'en prendre connaissance. Ils sont rendus publics par la voie de l'impression, dans les communes dont le revenu est de cent mille francs ou plus, et dans les autres, quand le conseil municipal a voté la dépense de l'impression.

TITRE VII. — Des intérêts qui concernent plusieurs communes.

Art. 70. — Lorsque plusieurs communes possèdent des biens ou des droits par indivis, une ordonnance du roi instituera, si l'une d'elles le réclame, une commission syndicale composée de délégués des conseils municipaux des communes intéressées. — Chacun des conseils élira dans son sein, au scrutin secret et à la majorité des voix, le nombre de délégués qui aura été déterminé par l'ordonnance du roi. — La commission syndicale sera renouvelée tous les trois ans, après le renouvellement partiel des conseils municipaux. — Les délibérations prises par la commission ne sont exécutoires que sur l'approbation du préfet. et demeurent d'ailleurs soumises à toutes les règles établies pour les délibérations des conseils municipaux.

Art. 71. — La commission syndicale sera présidée par un syndic qui sera nommé par le préfet et choisi parmi les membres qui la composent. — Les attributions de la commission syndicale et du syndic, en ce qui touche les biens et les droits indivis, seront les mêmes que celles des conseils municipaux et des maires pour l'administration des propriétés communales.

Art. 72. — Lorsqu'un même travail intéressera plusieurs communes, les conseils municipaux seront spécialement appelés à délibérer sur leurs intérêts respectifs et sur la part de la dépense que chacune d'elles devra supporter. Ces délibérations seront soumises à l'approbation du préfet. — En cas de désaccord entre les conseils municipaux, le préfet prononcera, après avoir entendu les conseils d'arrondissement et le conseil général. Si les conseils municipaux appartiennent à des départements différents, il sera statué par ordonnance royale. — La part de la dépense définitivement assignée à chaque commune sera portée d'office aux budgets respectifs, conformément à l'art. 39 de la présente loi. (Modifié par l'art. 46 de la loi du 10 août 1871.)

Art. 73. — En cas d'urgence, un arrêté du préfet suffira pour ordonner les travaux, et pourvoira à la dépense à l'aide d'un rôle provisoire. Il sera procédé ultérieurement à sa répartition définitive, dans la forme déterminée par l'article précédent.

Loi du 5 mai 1855, sur l'organisation municipale.

Section Ire. — *Composition et mode de nomination du corps municipal.*

Art. 1er. — Le corps municipal de chaque commune se compose du maire, d'un ou de plusieurs adjoints, et des conseillers municipaux. — Les fonctions des maires, des adjoints et des autres membres du corps municipal sont gratuites.

Art. 2. — (Abrogé.)

Art. 3. — Il y a un adjoint dans les com-

munes de deux mille cinq cents habitants et au-dessous; deux dans celles de deux mille cinq cent un à dix mille habitants. Dans les communes d'une population supérieure, il pourra être nommé un adjoint de plus par chaque excédant de vingt mille habitants. — Lorsque la mer ou quelque autre obstacle rend difficiles, dangereuses ou momentanément impossibles les communications entre le chef-lieu et une fraction de commune, un adjoint spécial, pris parmi les habitants de cette fraction, est nommé en sus du nombre ordinaire: cet adjoint spécial remplit les fonctions d'officier de l'état civil, et peut être chargé de l'exécution des lois et règlements de police dans cette partie de la commune. (L'adjoint spécial est nommé par décret.)

Art. 4. — En cas d'absence ou d'empêchement, le maire est remplacé par un de ses adjoints, dans l'ordre des nominations. — En cas d'absence ou d'empêchement du maire et des adjoints, le maire est remplacé par un conseiller municipal désigné par le préfet, ou, à défaut de cette désignation, par le conseiller municipal, le premier dans l'ordre du tableau. — Ce tableau est dressé d'après le nombre des suffrages obtenus, et en suivant l'ordre des scrutins.

Art. 5. — Ne peuvent être ni maires ni adjoints :

1° Les préfets, sous-préfets, secrétaires généraux et conseillers de préfecture;

2° Les membres des cours, des tribunaux de première instance et des justices de paix ;

3° Les ministres des cultes ;

4° Les militaires et employés des armées de terre et de mer en activité de service ou en disponibilité ;

5° Les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines en activité de service, les conducteurs des ponts et chaussées et les agents voyers ;

6° Les agents et employés des administrations financières et des forêts, ainsi que les gardes des établissements publics et des particuliers ;

7° Les commissaires et agents de police ;

8° Les fonctionnaires et employés des collèges communaux et les instituteurs primaires communaux ou libres ;

9° Les comptables et les fermiers des revenus communaux et les agents salariés par la commune.

Néanmoins, les juges suppléants aux tribunaux de première instance et les suppléants de juges de paix peuvent être maires ou adjoints. — Les agents salariés du maire ne peuvent être ses adjoints. — Il y a incompatibilité entre les fonctions de maire et d'adjoint et le service de la garde nationale.

Art. 6. — Chaque commune a un conseil municipal composé de 10 membres, dans les communes de 500 habitants et au-dessous ;

De 12, dans celles de.		501 à 1,500
De 16,	— .	1,501 à 2,500
De 21,	— .	2,501 à 3,500
De 23,	— .	3,501 à 10,000
De 27,	— .	10,001 à 30,000
De 30,	— .	30,001 à 40.000
De 32,	— .	40,001 à 50,000
De 34,	— .	50,001 à 60,000
De 36,	— .	60,001 et au-dessus.

Art. 7. — Les membres du conseil municipal sont élus par les électeurs inscrits sur la liste communale dressée en vertu de l'art. 13 du décret du 2 février 1852. (Modifié.) — Le préfet peut, par un arrêté, pris en conseil de préfecture, diviser les communes en sections électorales. — Il peut, par le même arrêté, répartir entre les sections le nombre des conseillers à élire, en tenant compte du nombre des électeurs inscrits.

Art. 8. — Les conseillers municipaux doivent être âgés de vingt-cinq ans accomplis.

Art. 9. — Ne peuvent être conseillers municipaux :

1° Les comptables de deniers communaux et les agents salariés de la commune ;

2° Les entrepreneurs de services communaux ;

3° Les domestiques attachés à la personne ;

4° Les individus dispensés de subvenir aux charges communales, et ceux qui sont secourus par les bureaux de bienfaisance. (Modifié par la loi du 14 avril 1871.)

Art. 10. — Les fonctions de conseiller municipal sont incompatibles avec celles :

1° De préfets, sous-préfets, secrétaires généraux, conseillers de préfecture ;

2° De commissaires et d'agents de police;

3° De militaires ou employés des armées de terre et de mer en activité de service ;

4° De ministres des divers cultes en exercice dans la commune.

Nul ne peut être membre de plusieurs conseils municipaux.

Art. 11. — Dans les communes de cinq cents âmes et au-dessus, les parents au degré de père, de fils, de frère, et les alliés au même degré, ne peuvent être en même temps membres du conseil municipal.

Art. 12. — Tout conseiller municipal qui, par une cause survenue postérieurement à sa nomination, se trouve dans un des cas prévus par les art. 9, 10 et 11, est déclaré démissionnaire par le préfet, sauf recours au conseil de préfecture.

Art. 13. — Les conseils municipaux peuvent être suspendus par le préfet ; la dissolution ne peut être prononcée que par l'Empereur. — La suspension prononcée par le préfet sera de deux mois, et pourra être prolongée par le ministre de l'intérieur jusqu'à une année; à l'expiration de ce délai, si la dissolution n'a pas été prononcée par un décret, le conseil

municipal reprend ses fonctions. — En cas de suspension, le préfet nomme immédiatement une commission pour remplir les fonctions du conseil municipal dont la suspension a été prononcée. — En cas de dissolution, la commission est nommée soit par l'empereur, soit par le préfet, suivant la distinction établie au paragraphe 1er de l'art. 2 de la présente loi. — Le nombre des membres de cette commission ne peut être inférieur à la moitié de celui des conseillers municipaux. — La commission nommée en cas de dissolution peut être maintenue en fonctions jusqu'au renouvellement quinquennal. (Modifié par la loi du 24 juillet 1867.)

Art. 14. — Abrogé.

SECTION II. — *Assemblée des conseils municipaux.*

Art. 15. — Les conseils municipaux s'assemblent, en session ordinaire, quatre fois l'année : au commencement de février, mai, août et novembre. Chaque session peut durer dix jours. — Le préfet ou le sous-préfet prescrit la convocation extraordinaire du conseil municipal, ou l'autorise, sur la demande du maire, toutes les fois que les intérêts de la commune l'exigent. — La convocation peut également avoir lieu pour un objet spécial et déterminé, sur la demande du tiers des membres du conseil municipal, adressée directement au préfet, qui ne peut la refuser que par un arrêté motivé. Cet arrêté est notifié aux réclamants, qui peuvent se pourvoir devant le ministre de l'intérieur.

Art. 16. — La convocation se fait par écrit et à domicile. — Quand le conseil municipal se réunit en session ordinaire, la convocation se fait trois jours au moins avant celui de la réunion. — Quand le conseil municipal est convoqué extraordinairement, la convocation se fait cinq jours au moins avant celui de la réunion. Elle contient l'indication des objets spéciaux et déterminés pour lesquels le conseil doit s'assembler. — Dans les sessions ordinaires, le conseil peut s'occuper de toutes les matières qui rentrent dans ses attributions. — En cas de réunion extraordinaire, le conseil ne peut s'occuper que des objets pour lesquels il a été spécialement convoqué. — En cas d'urgence, le sous-préfet peut abréger les délais de convocation.

Art. 17. — Le conseil municipal ne peut délibérer que lorsque la majorité des membres en exercice assiste à la séance. — Lorsque, après deux convocations successives, à huit jours d'intervalle, et dûment constatées, les membres du conseil municipal ne se sont pas réunis en nombre suffisant, la délibération prise après la troisième convocation est valable, quel que soit le nombre des membres présents.

Art. 18. — Les conseillers siègent dans l'ordre du tableau. — Les résolutions sont prises à la majorité absolue des suffrages. — Il est voté au scrutin secret toutes les fois que trois des membres présents le réclament.

Art. 19. — Le maire préside le conseil municipal et a voix prépondérante en cas de partage. — Les mêmes droits appartiennent à l'adjoint qui le remplace. — Dans tout autre cas, les adjoints pris en dehors du conseil ont seulement droit d'y siéger avec voix consultative. Les fonctions de secrétaire sont remplies par un des membres du conseil, nommé au scrutin secret et à la majorité des membres présents. Le secrétaire est nommé pour chaque session.

Art. 20. — Tout membre du conseil municipal qui, sans motifs légitimes, a manqué à trois convocations consécutives, peut être déclaré démissionnaire par le préfet, sauf recours, dans les dix jours de la notification, devant le conseil de préfecture.

Art. 21. — Les membres du conseil municipal ne peuvent prendre part aux délibérations relatives aux affaires dans lesquelles ils ont un intérêt, soit en leur nom personnel, soit comme mandataires.

Art. 22. — Les séances des conseils municipaux ne sont pas publiques. — Les délibérations sont inscrites, par ordre de date, sur un registre coté et paraphé par le sous-préfet. — Elles sont signées par tous les membres présents à la séance, ou mention est faite de la cause qui les a empêchés de signer. — Copie en est adressée au préfet ou au sous-préfet, dans la huitaine. — Tout habitant ou contribuable de la commune a droit de demander communication, sans déplacement, et de prendre copie des délibérations du conseil municipal de la commune.

Art. 23. — Toute délibération d'un conseil municipal portant sur un objet étranger à ses attributions est nulle de plein droit. — Le préfet, en conseil de préfecture, en déclare la nullité. En cas de réclamation du conseil municipal, il est statué par un décret de l'empereur, le conseil d'Etat entendu.

Art. 24. — Sont également nulles, de plein droit, toutes les délibérations prises par un conseil municipal hors de sa réunion légale. — Le préfet, en conseil de préfecture, déclare l'illégalité de la réunion et la nullité des délibérations.

Art. 25. — Tout conseil municipal qui se mettrait en correspondance avec un ou plusieurs autres conseils, ou qui publierait des proclamations ou adresses, sera immédiatement suspendu par le préfet.

Art. 26. — Tout éditeur, imprimeur, journaliste ou autre, qui rendra publics les actes interdits au conseil municipal par les art. 24 et 25 de la présente loi, sera passible des peines portées en l'art. 123 du Code pénal.

SECTION III. — *Assemblée des électeurs municipaux, et voie de recours contre les opérations électorales.*

Art. 27. — L'assemblée des électeurs est convoquée par le préfet aux jours déterminés par l'art. 33 de la présente loi. (Voir loi du 14 avril 1871.)

Art. 28. — Lorsqu'il y aura lieu de remplacer des conseillers municipaux élus par des sections, conformément à l'art. 7 de la présente loi, ces remplacements seront faits par les sections auxquelles appartenaient ces conseillers. (Voir loi du 14 avril 1871.)

Art. 29. — Les sections sont présidées, savoir : la première par le maire, et les autres successivement, par les adjoints, dans l'ordre de leur nomination, et par les conseillers municipaux, dans l'ordre du tableau.

Art. 30. — Le président a seul la police de l'assemblée. — Ces assemblées ne peuvent s'occuper d'autres objets que des élections qui leur sont attribuées. Toute discussion, toute délibération leur sont interdites.

Art. 31. — Les deux plus âgés et les deux plus jeunes des électeurs présents à l'ouverture de la séance, sachant lire et écrire, remplissent les fonctions de scrutateurs. — Le secrétaire est désigné par le président et les scrutateurs. Dans les délibérations du bureau, il n'a que voix consultative. — Trois membres du bureau, au moins, doivent être présents pendant tout le cours des opérations.

Art. 32. — Les assemblées des électeurs communaux procèdent aux élections qui leur sont attribuées au scrutin de liste.

Art. 33. — Abrogé.

Art. 34. — Le bureau juge provisoirement les difficultés qui s'élèvent sur les opérations de l'assemblée. — Les décisions sont motivées. — Toutes les réclamations et décisions sont insérées au procès-verbal ; les pièces et les bulletins qui s'y rapportent y sont annexés, après avoir été paraphés par le bureau.

Art. 35. — Pendant toute la durée des opérations, une copie de la liste des électeurs, certifiée par le maire, contenant les noms, domicile, qualification de chacun des inscrits, reste déposée sur la table autour de laquelle siège le bureau.

Art. 36. — Nul ne peut être admis à voter, s'il n'est inscrit sur cette liste. — Toutefois, seront admis à voter, quoique non inscrits, les électeurs porteurs d'une décision du juge de paix ordonnant leur inscription, ou d'un arrêt de la cour de cassation annulant un jugement qui aurait prononcé leur radiation.

Art. 37. — Nul électeur ne peut entrer dans l'assemblée s'il est porteur d'armes quelconques.

Art. 38. — Les électeurs sont appelés successivement à voter par ordre alphabétique. — Ils apportent leurs bulletins préparés en dehors de l'assemblée. — Le papier du bulletin doit être blanc et sans signe extérieur. — A l'appel de son nom, l'électeur remet au président son bulletin fermé. — Le président le dépose dans la boîte du scrutin, laquelle doit, avant le commencement du vote, avoir été fermée à deux serrures, dont les clefs restent, l'une entre les mains du président, l'autre entre les mains du scrutateur le plus âgé. — Le vote de chaque électeur est constaté sur la liste, en marge de son nom, par la signature ou le paraphe de l'un des membres du bureau. — L'appel étant terminé, il est procédé au réappel, par ordre alphabétique, des électeurs qui n'ont pas voté.

Art. 39. — Le président doit constater, au commencement de l'opération, l'heure à laquelle le scrutin est ouvert. — Le scrutin ne peut être fermé qu'après être resté ouvert pendant trois heures au moins. — Le président constate l'heure à laquelle il déclare le scrutin clos, et, après cette déclaration, aucun vote ne peut être reçu.

Art. 40. — Après la clôture du scrutin, il est procédé au dépouillement de la manière suivante : — La boîte du scrutin est ouverte et le nombre des bulletins vérifié. — Si ce nombre est plus grand ou moindre que celui des votants, il en est fait mention au procès-verbal. — Le bureau désigne, parmi les électeurs présents, un certain nombre de scrutateurs. — Le président et les membres du bureau surveillent l'opération du dépouillement. Ils peuvent y procéder eux-mêmes, s'il y a moins de trois cents votants.

Art. 41. — Si le dépouillement du scrutin ne peut avoir lieu le jour même, les boîtes contenant les bulletins sont scellées et déposées pendant la nuit au secrétariat ou dans une des salles de la mairie. — Les scellés sont également apposés sur les ouvertures du lieu où les boîtes ont été déposées.

Art. 42. — Les bulletins sont valables, bien qu'ils portent plus ou moins de noms qu'il n'y a de conseillers à élire. Les derniers noms inscrits au delà de ce nombre ne sont pas comptés. Les bulletins blancs ou illisibles, ceux qui ne contiennent pas une désignation suffisante, ou qui contiennent une désignation ou qualification inconstitutionnelle, ou dans lesquels les votants se font connaître, n'entrent pas en compte dans le résultat du dépouillement, mais ils sont annexés au procès-verbal.

Art. 43. — Immédiatement après le dépouillement, le président proclame le résultat du scrutin. Le procès-verbal des opérations électorales est dressé par le secrétaire ; il est signé par lui et par les autres membres du bureau. Une copie, également signée du secrétaire et des membres du bureau, en est aussitôt envoyée au préfet par l'intermédiaire du sous-préfet. Les bulletins autres que ceux qui

doivent être annexés au procès-verbal sont brûlés en présence des électeurs.

Art. 44. — Nul n'est élu au premier tour de scrutin, s'il n'a réuni : 1° la majorité absolue des suffrages exprimés; 2° un nombre de suffrages égal au quart de celui des électeurs inscrits. Au deuxième tour de scrutin, l'élection a lieu à la majorité relative, quel que soit le nombre des votants. Les deux tours de scrutin peuvent avoir lieu le même jour. Dans le cas où le deuxième tour de scrutin ne peut avoir lieu le même jour, l'assemblée est de droit convoquée pour le dimanche suivant. Si plusieurs candidats obtiennent le même nombre de suffrages, l'élection est acquise au plus âgé.

Art. 45. — Tout électeur a le droit d'arguer de nullité les opérations de l'assemblée dont il fait partie. Les réclamations doivent être consignées au procès-verbal, sinon elles doivent être, à peine de nullité, déposées au secrétariat de la mairie, dans le délai de cinq jours, à dater du jour de l'élection. Elles sont immédiatement adressées au préfet, par l'intermédiaire du sous-préfet; elles peuvent aussi être directement déposées à la préfecture, ou à la sous-préfecture, dans le même délai de cinq jours. Il est statué par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat. Si le conseil de préfecture n'a pas prononcé dans le délai d'un mois, à compter de la réception des pièces à la préfecture, la réclamation est considérée comme rejetée. Les réclamants peuvent se pourvoir au conseil d'Etat dans le délai de trois mois. — En cas de recours au conseil d'Etat, le pourvoi est jugé sans frais.

Art. 46. — Le préfet, s'il estime que les conditions et les formes légalement prescrites n'ont pas été remplies, peut également, dans le délai de quinze jours, à dater de la réception du procès-verbal, déférer les opérations électorales au conseil de préfecture. Le recours au conseil d'Etat, contre la décision du conseil de préfecture, est ouvert, soit au préfet, soit aux parties intéressées, dans les délais et les formes réglés par l'article précédent.

Art. 47. — Dans tous les cas où une réclamation, formée en vertu de la présente loi, implique la solution préjudicielle d'une question d'État, le conseil de préfecture renvoie les parties à se pourvoir devant les juges compétents, et fixe un bref délai dans lequel la partie qui aura élevé la question préjudicielle doit justifier de ses diligences.

Art. 48. — Dans le cas où l'annulation de tout ou partie des élections est devenue définitive, l'assemblée des électeurs est convoquée dans un délai qui ne peut excéder trois mois.

Art. 49. — Dans les six mois qui suivront la promulgation de la présente loi, il sera procédé au renouvellement intégral des conseils municipaux, ainsi qu'à la nomination des maires et adjoints. — Les membres des conseils municipaux, les maires et adjoints actuellement en exercice, continueront leurs fonctions jusqu'à l'installation de leurs successeurs.

Loi du 24 juillet 1867, sur les conseils municipaux.

TITRE I. — Des attributions des conseils municipaux.

Art. 1. — Les conseils municipaux règlent, par leurs délibérations, les affaires ci-après désignées, savoir:

1° Les acquisitions d'immeubles, lorsque la dépense totalisée avec celle des autres acquisitions déjà votées dans le même exercice, ne dépasse pas le dixième des revenus ordinaires de la commune;

2° Les conditions des baux à loyer des maisons et bâtiments appartenant à la commune, pourvu que la durée du bail ne dépasse pas dix-huit ans;

3° Les projets, plans et devis de grosses réparations et d'entretien, lorsque la dépense totale afférente à ces projets et aux autres projets de la même nature, adoptés dans le même exercice, ne dépasse pas le cinquième des revenus ordinaires de la commune, ni, en aucun cas, une somme de cinquante mille francs;

4° Le tarif des droits de place à percevoir dans les halles, foires et marchés;

5° Les droits à percevoir pour permis de stationnement et locations sur les rues, places et autres lieux dépendant du domaine public communal;

6° Le tarif des concessions dans les cimetières;

7° Les assurances des bâtiments communaux;

8° L'affectation d'une propriété communale à un service communal, lorsque cette propriété n'est encore affectée à aucun service public, sauf les règles prescrites par des lois particulières;

9° L'acceptation ou le refus de dons ou legs faits à la commune sans charges, conditions ni affectation immobilière, lorsque ces dons et legs ne donnent pas lieu à réclamation.

En cas de désaccord entre le maire et le conseil municipal, la délibération ne sera exécutoire qu'après approbation du préfet.

Art. 2. — Lorsque le buget communal pourvoit à toutes les dépenses obligatoires et qu'il n'applique aucune recette extraordinaire aux dépenses, soit obligatoires, soit facultatives, les allocations portées audit budget par le conseil municipal, pour des dépenses facultatives, ne peuvent être ni changées ni modifiées par l'arrêté du préfet ou par le décret impérial qui règle le budget.

Art. 3. — Les conseils municipaux peuvent voter, dans la limite du maximum fixé chaque année par le conseil général, des contribu-

tions extraordinaires n'excédant par cinq centimes pendant cinq années, pour en affecter le produit à des dépenses extraordinaires d'utilité communale.

Ils peuvent aussi voter trois centimes extraordinaires, exclusivement affectés aux chemins vicinaux ordinaires.

Les conseils municipaux votent et règlent, par leurs délibérations, les emprunts communaux remboursables sur les centimes extraordinaires votés comme il vient d'être dit au premier paragraphe du présent article, ou sur les ressources ordinaires, quand l'amortissement, en ce dernier cas, ne dépasse pas douze années.

En cas de désaccord entre le maire et le conseil municipal, la délibération ne sera exécutoire qu'après approbation du préfet.

Art. 4. — A l'avenir, les forêts et les bois de l'État acquitteront les centimes additionnels ordinaires et extraordinaires affectés aux dépenses des communes, dans la proportion de la moitié de la valeur imposable, le tout sans préjudice des dispositions de l'art. 13 de la loi du 21 mai 1836, de l'art. 3 de la loi du 12 juillet 1865 et du paragraphe 2 de l'art. 3 de la présente loi.

Art. 5. — Les conseils municipaux votent, sauf approbation du préfet :

1° Les contributions extraordinaires qui dépasseraient cinq centimes sans excéder le maximum fixé par le conseil général, et dont la durée ne serait pas supérieure à douze années ;

2° Les emprunts remboursables sur ces mêmes contributions extraordinaires ou sur les revenus ordinaires, dans un délai excédant douze années.

Art. 6. — L'art. 18 de la loi du 18 juin 1837 est applicable aux délibérations prises par les conseils municipaux en exécution des art. 1er, 2 et 3 qui précèdent.

L'art. 3 de la même loi est applicable aux contributions extraordinaires et aux emprunts votés par les conseils municipaux, en exécution des art. 3 et 5.

Art. 7. — Toute contribution extraordinaire dépassant le maximum fixé par le conseil général et tout emprunt remboursable sur ressources extraordinaires, dans un délai excédant douze années, sont autorisés par décret impérial.

Le décret est rendu en conseil d'État, s'il s'agit d'une commune ayant un revenu supérieur à cent mille francs.

Il est statué par une loi si la somme à emprunter dépasse un million, ou si ladite somme réunie au chiffre d'autres emprunts non encore remboursés dépasse un million.

Art. 8. — L'établissement des taxes d'octroi votées par les conseils municipaux, ainsi que les règlements relatifs à leur perception, sont autorisés par décrets impériaux rendus sur l'avis du conseil d'État. (Voir art. 48 de la loi du 10 août 1871.)

Il en sera de même en ce qui concerne :

1° Les modifications aux règlements ou aux périmètres existants ;

2° L'assujettissement à la taxe d'objets non encore imposés dans le tarif local ;

3° L'établissement ou le renouvellement d'une taxe sur des objets non compris dans le tarif général indiqué ci-après ;

4° L'établissement ou le renouvellement d'une taxe excédant le maximum fixé par ledit tarif général.

Art. 9. — Sont exécutoires, dans les conditions déterminées par l'art. 18 de la loi du 18 juillet 1837, les délibérations prises par les conseils municipaux, concernant :

1° La suppression ou la diminution des taxes d'octroi ;

2° La prorogation des taxes municipales d'octroi pour cinq ans au plus ;

3° L'augmentation des taxes jusqu'à concurrence d'un décime pour cinq ans au plus.

Sous la condition toutefois qu'aucune des taxes ainsi maintenues ou modifiées n'excédera le maximum déterminé dans un tarif général qui sera établi, après avis des conseils généraux, par un règlement d'administration publique, ou qu'aucune desdites taxes ne portera sur des objets non compris dans ce tarif. (Voir art. 46 de la loi du 10 août 1871.)

En cas de désaccord entre le maire et le conseil municipal, la délibération ne sera exécutoire qu'après approbation du préfet.

Art. 10. Sont exécutoires, sur l'approbation du préfet, lesdites délibérations ayant pour but :

La prorogation des taxes additionnelles actuellement existantes ;

L'augmentation des taxes principales au-delà d'un décime ;

Dans les limites du maximum des droits et de la nomenclature des objets fixés par le tarif général.

Art. 11. — Les conseils municipaux délibèrent sur l'établissement des marchés d'approvisionnement dans leur commune.

Le paragraphe 3 de l'art. 6 et le paragraphe 3 de l'art. 41 de la loi du 10 mai 1838 sont abrogés en ce qui concerne lesdits marchés.

Art. 12. — Les délibérations des commissions administratives des hospices, hôpitaux et autres établissements charitables communaux, concernant un emprunt, sont exécutoires en vertu d'un arrêté du préfet, sur avis conforme du conseil municipal, lorsque la somme à emprunter ne dépasse pas le chiffre des revenus ordinaires de l'établissement et que le remboursement doit être effectué dans un délai de douze années.

Si la somme à emprunter dépasse ledit chiffre, ou si le délai de remboursement est

supérieur à douze années, l'emprunt ne peut être autorisé que par un décret de l'empereur.

Le décret d'autorisation est rendu dans la forme des règlements d'administration publique, si l'avis du conseil municipal est contraire ou s'il s'agit d'un établissement ayant plus de cent mille francs de revenus.

L'emprunt ne peut être autorisé que par une loi, lorsque la somme à emprunter dépasse cinq cent mille francs, ou lorsque ladite somme réunie au chiffre d'autres emprunts non encore remboursés, dépasse cinq cent mille francs.

Art. 13. — Les changements dans la circonscription territoriale des communes faisant partie du même canton sont définitivement approuvés par les préfets, après accomplissement des formalités prévues au titre Ier de la loi du 18 juillet 1837, en cas de consentement des conseils municipaux et sur avis conforme du conseil général. (Voir art. 46 de la loi du 10 août 1871.)

Si l'avis du conseil général est contraire, ou si les changements proposés dans les circonscriptions communales modifient la composition d'un département, d'un arrondissement ou d'un canton, il est statué par une loi.

Tous autres changements dans la circonscription territoriale des communes sont autorisés par des décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique.

Art. 14. — La création des bureaux de bienfaisance est autorisée par les préfets, sur l'avis des conseils municipaux.

TITRE II. — Dispositions concernant les villes ayant trois millions de revenus.

Art. 15. — Les budgets des villes et des établissements de bienfaisance ayant trois millions au moins de revenus sont soumis à l'approbation de l'empereur, sur la proposition du ministre de l'intérieur.

Art. 16. — Les traités à passer pour l'exécution, par entreprises, des travaux d'ouverture des nouvelles voies publiques et de tous autres travaux communaux déclarés d'utilité publique dans lesdites villes, sont approuvés par décrets rendus en conseil d'Etat.

Il en est de même des traités portant concession, à titre exclusif ou pour une durée de plus de trente années, des grands services municipaux desdites villes, ainsi que des tarifs et traités relatifs aux pompes funèbres.

Art. 17. — Les dispositions de la présente loi et celles de la loi du 18 juillet 1837 et du décret du 25 mars 1852, qui sont encore en vigueur, sont applicables à l'administration de la ville de Paris et de la ville de Lyon.

Les délibérations prises par les conseils municipaux desdites villes, sur les objets énumérés dans les art. 1er et 9 de la présente loi, ne sont exécutoires, en cas de désaccord entre le préfet et le conseil municipal, qu'en vertu d'une approbation donnée par décret impérial.

Aucune imposition extraordinaire ne peut être établie dans ces villes, aucun emprunt ne peut être contracté par elles, sans qu'elles y soient autorisées par une loi.

Il n'est pas dérogé aux dispositions spéciales concernant l'organisation des administrations de l'assistance publique, du mont-de-piété et de l'octroi de Paris.

TITRE III. — Renouvellement des conseils municipaux.

(Abrogé par la loi du 14 avril 1871.)

TITRE IV. — Dispositions diverses.

Art. 19. — Dans le cas où une commune sera divisée en sections pour l'élection des conseillers municipaux, conformément à l'art. 7 de la loi du 5 mai 1855, la réunion des électeurs ne pourra avoir lieu avant le dixième jour à compter de l'arrêté du préfet.

Art. 20. — Les gardes champêtres sont chargés de rechercher, chacun dans le territoire pour lequel il est assermenté, les contraventions aux règlements de police municipale. Ils dressent des procès-verbaux pour constater ces contraventions.

Art. 21. — Nul ne peut être maire ou adjoint dans une commune et conseiller municipal dans une autre commune.

Art. 22. — La commission nommée en cas de dissolution d'un conseil municipal, conformément à l'art. 13 de la loi du 5 mai 1855, peut être maintenue en fonctions pendant trois ans.

Art. 23. — L'art. 50 de la loi du 5 mai 1855 est abrogé.

Toutefois, dans les villes chefs-lieux de département ayant plus de quarante mille âmes de population, l'organisation du personnel chargé des services de la police est réglée, sur l'avis du conseil municipal, par un décret impérial, le conseil d'Etat entendu.

Les inspecteurs de police, les brigadiers, sous-brigadiers et agents de police sont nommés par le préfet, sur la présentation du maire.

Si un conseil municipal n'allouait pas les fonds exigés pour la dépense, ou n'allouait qu'une somme insuffisante, l'allocation nécessaire serait inscrite au budget par décret impérial, le conseil d'Etat entendu.

Art. 24. — Toutes les dispositions de lois antérieures demeurent abrogées en ce qu'elles ont de contraire à la présente loi.

Loi du 14 avril 1871, relative aux élections municipales.

Art. 1er. — Immédiatement après la publication de la présente loi, les commissions municipales, les présidents des commissions, les maires et les adjoints en exercice et choisis en dehors du conseil municipal cesseront leurs fonctions. Provisoirement et jusqu'à l'installation des nouveaux conseils municipaux, les fonctions de maire, d'adjoints, de présidents des bureaux électoraux dans les communes administrées par des commissions municipales ou par des maires et adjoints pris en dehors du conseil municipal, seront remplies par les membres des derniers conseils municipaux élus en suivant l'ordre d'inscription sur le tableau. — Seront considérés comme derniers conseils municipaux élus ceux qui ont été nommés à l'élection le 25 septembre 1870, ou depuis, et qui seront encore en exercice au moment de la publication de la présente loi.

Art. 2. — Dans le plus bref délai après la promulgation de la présente loi, le gouvernement convoquera les électeurs dans toutes les communes pour procéder au renouvellement intégral des conseils municipaux.

Art. 3. — Les élections auront lieu au scrutin de liste pour toute la commune. Néanmoins, la commune pourra être divisée en sections dont chacune élira un nombre de conseillers proportionné au chiffre de la population. En aucun cas, ce fractionnement ne pourra être fait de manière qu'une section ait à élire moins de deux conseillers. Le fractionnement sera fait par le conseil général sur l'initiative soit du préfet, soit d'un membre du conseil général, ou enfin du conseil municipal de la commune intéressée. Chaque année, dans sa session ordinaire, le conseil général procédera, par un travail d'ensemble comprenant toutes les communes du département, à la révision des sections et en dressera un tableau qui sera permanent pour les élections municipales à faire dans l'année. En attendant qu'il ait été procédé à la réélection des conseils généraux, la division en sections sera faite par arrêté du préfet.

Art. 4. — Sont électeurs tous les citoyens français âgés de vingt et un ans accomplis, jouissant de leurs droits civils et politiques, n'étant dans aucun cas d'incapacité prévu par la loi, et de plus ayant, depuis une année au moins, leur domicile réel dans la commune. — Sont éligibles au conseil municipal d'une commune tous les électeurs âgés de vingt-cinq ans, réunissant les conditions prévues par le paragraphe précédent, sauf les cas d'incapacité et d'incompatibilité prévus par les lois en vigueur et l'art. 5 de la présente loi. — Toutefois, il pourra être nommé au conseil municipal d'une commune, sans la condition de domicile, un quart des membres qui le composeront, à la condition, par les élus non domiciliés, de payer dans ladite commune une des quatre contributions directes.

Art. 5. — Ne pourront être élus membres des conseils municipaux :

1° Les juges de paix titulaires dans les cantons où ils exercent leurs fonctions ;

2° Les membres amovibles des tribunaux de première instance dans les communes de leur arrondissement.

Art. 6. — Dans les trois jours qui suivront la publication de la présente loi, les listes spéciales aux élections municipales seront dressées dans toutes les communes. Les réclamations seront reçues pendant trois jours après l'expiration du délai précédent et jugées, dans les trois mois qui suivront, par une commission composée de trois conseillers, en suivant l'ordre d'inscription sur le tableau, sauf l'appel au juge de paix et le pourvoi en cassation, qui suivront leur cours sans que les opérations électorales puissent être retardées.

Art. 7. — Dans toutes les communes, quelle que soit leur population, le scrutin ne durera qu'un jour. Il sera ouvert et clos le dimanche. — Le dépouillement en sera fait immédiatement.

Art. 8. — Les conseils municipaux nommés resteront en fonctions jusqu'à la promulgation de la loi organique sur les municipalités. Néanmoins la durée de ces fonctions ne pourra excéder trois ans. Dans l'intervalle, on ne procédera à de nouvelles élections que si le nombre des conseillers avait été réduit de plus d'un quart. Toutefois, dans les communes divisées en sections ou arrondissements, il y aura toujours lieu à faire des élections partielles toutes les fois que, par suite des décès ou perte des droits politiques, la section n'aurait plus aucun représentant dans le conseil.

Art. 9. — Le conseil municipal élira le maire et les adjoints parmi ses membres, au scrutin secret et à la majorité absolue. Si après deux scrutins aucun candidat n'a obtenu la majorité, il sera procédé à un tour de ballottage entre les deux candidats qui auront obtenu le plus de suffrages. En cas d'égalité de suffrages, le plus âgé sera nommé. — Les maires et les adjoints ainsi nommés seront révocables par décret. — Les maires et les adjoints destitués ne seront pas rééligibles pendant une année. — La nomination des maires et adjoints aura lieu provisoirement par décret du gouvernement dans les villes de plus de vingt mille âmes et dans les chefs-lieux de département et d'arrondissement, quelle qu'en soit la population. Les maires seront pris dans le conseil municipal. — Avant de procéder à la nomination des maires, il sera pourvu aux vacances existant dans le conseil municipal.

Art. 18. — Provisoirement, et en attendant que l'Assemblée nationale ait statué sur ces matières, continueront à être observées les

lois actuellement en vigueur sur l'organisation et les attributions municipales dans celles de leurs dispositions qui ne sont pas contraires à la présente loi.

Art. 19. — Les fonctions de maire, d'adjoints et conseillers municipaux sont essentiellement gratuites.

Art. 20. — Les décrets des 27 décembre 1866 et 16 janvier 1867 restent en vigueur pour l'Algérie.

Nota. — La loi du 12 août 1876 a légèrement modifié la précédente en ce qui touche la nomination des maires et adjoints, qui sont toujours pris dans le conseil municipal; ils sont nommés par décret dans les chefs-lieux de département, d'arrondissement et de canton; partout ailleurs, ils sont nommés par le conseil municipal.

Loi du 18 juillet 1866, sur les dépenses obligatoires des communes.

Art. 2. — Lorsqu'en exécution du paragraphe 4 de l'art. 39 de la loi du 18 juillet 1837, il y aura lieu, par le gouvernement, d'imposer d'office sur les communes des centimes additionnels pour le payement des dépenses obligatoires, le nombre de ces centimes ne pourra excéder le maximum de dix, à moins qu'il ne s'agisse de l'acquit des dettes résultant de condamnations judiciaires, au quel cas il pourra être élevé jusqu'à vingt.

Décret du 14 juillet 1866. — *Les communes sont dispensées de la purge des hypothèques pour les acquisitions d'immeubles inférieures à 500 francs.*

Art. 1. — Les maires des communes, autorisés à cet effet, par délibérations des conseils municipaux approuvées par les préfets, peuvent se dispenser de remplir les formalités de purges des hypothèques pour les acquisitions d'immeubles faites de gré à gré et dont le prix n'excède pas cinq cents francs.

Art. 2. — L'art. 1 de l'ordonnance royale du 18 avril 1842 est rapporté.

COMPÉTENCE.

La compétence désigne la mesure des pouvoirs d'un fonctionnaire ou d'un tribunal quelconque; une affaire est de la compétence d'un fonctionnaire lorsqu'elle peut être tranchée par lui, de la compétence d'un tribunal lorsqu'elle peut être jugée par lui.

Pour traiter complètement de la compétence des fonctionnaires et des tribunaux de tout ordre, il faudrait passer en revue toute notre organisation politique, administrative et judiciaire.

Telle n'est pas notre intention; les questions de compétence sont du reste liées intimement à l'étude de chaque matière et ne peuvent en être séparées. Nous nous contenterons donc de signaler ici les traits principaux de la compétence des tribunaux de l'ordre civil et de l'ordre administratif.

On distingue trois genres de compétence : 1° la compétence quant à la matière, suivant que la matière est civile, administrative, correctionnelle, criminelle ou commerciale, elle relève des tribunaux civils, administratifs, correctionnels, criminels ou commerciaux; 2° la compétence quant aux personnes, c'est ainsi qu'on distingue les tribunaux militaires des tribunaux civils, c'est ainsi que certains magistrats ou dignitaires sont justiciables de tels ou tels tribunaux; 3° la compétence quant au domicile; certaines affaires civiles par exemple relèvent du tribunal de la situation des biens, certaines autres du tribunal dont le ressort comprend le domicile de l'individu.

Compétence civile. — D'après la loi du 11 avril 1848, les tribunaux civils de première instance connaissent, en dernier ressort, des actions personnelles et mobilières jusqu'à la valeur de 1,500 francs de principal, et des actions immobilières jusqu'à 60 francs de revenu déterminé soit en rentes, soit par prix de bail.

D'après la loi du 25 mai 1838, les juges de paix connaissent de toutes actions purement personnelles et mobilières jusqu'à la valeur de 100 francs, en dernier ressort, et, à charge d'appel, jusqu'à la valeur de 200 francs. Leur compétence est spécifiée par la loi en bien d'autres matières, mais ce n'est point le lieu de la développer ici.

Les tribunaux de commerce sont compétents pour les affaires commerciales, et les conseils de prud'hommes pour les discussions entre patrons et ouvriers.

D'une manière générale, les tribunaux civils sont compétents pour toutes affaires n'ayant trait qu'à l'intérêt privé.

Aux tribunaux civils se rattachent les tribunaux de police, les tribunaux correctionnels et criminels; ces derniers ont les crimes dans leur compétence; les autres ont les contraventions et les délits, suivant les cas. Certaines contraventions d'intérêt public relèvent des tribunaux administratifs.

Compétence administrative. — En traitant de la *juridiction administrative* nous expliquons et justifions l'existence des tribunaux administratifs, qui diffèrent essentiellement des tribunaux civils en ce que l'intérêt public est toujours en jeu dans les affaires qui lui sont soumises.

Les affaires civiles n'intéressent, en général, que deux particuliers; la solution de ces affaires est presque indifférente à l'intérêt public; seul, l'intérêt personnel y est en jeu.

Les tribunaux civils s'éclairent par une procédure compliquée, longue et coûteuse, pour arriver à l'application inflexible de la loi ; les tribunaux administratifs ont, au contraire, et doivent avoir une procédure simple, peu coûteuse et rapide, et ils sont chargés d'appliquer des lois présentant dans la pratique une certaine flexibilité, que ne connaît point la loi civile. La loi administrative, moyen d'exécution, ne doit pas devenir une entrave ; il faut qu'elle concilie, dans la mesure du possible, les intérêts privés et l'intérêt général.

La nécessité de la juridiction administrative se justifie encore par le principe de la séparation des pouvoirs et de l'indépendance de l'administration à l'égard de l'autorité judiciaire.

Ces quelques observations générales suffisent à marquer la différence entre la compétence civile et la compétence administrative; en quelques cas cependant, des anomalies, établies par la loi, se présentent et déterminent une certaine confusion dans ces deux compétences. Nous allons faire une énumération rapide des questions de compétence en matière de travaux publics.

1° *Marchés de travaux publics*. — D'après la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est au conseil de préfecture du département qu'il appartient, sauf recours au conseil d'Etat, de statuer sur les contestations relatives à l'exécution des marchés de travaux publics, et de trancher les différends entre l'administration et les entrepreneurs.

Cependant les entrepreneurs ne peuvent déférer au conseil de préfecture les actes de pure administration ; les conséquences seules de ces actes peuvent être soumises à l'appréciation des tribunaux administratifs.

Les contestations entre les entrepreneurs et les tiers ne peuvent être portées que devant les juridictions civile ou commerciale.

Il est délicat de déterminer, dans certains cas, la nature d'une opération et de savoir si elle doit être ou non rangée dans la catégorie des travaux publics; on trouvera cette question traitée au mot *Travaux publics*.

Les contestations qui s'élèvent à l'occasion d'un marché passé entre un particulier et une compagnie de chemins de fer ne rentrent pas dans la catégorie de celles dont la connaissance a été attribuée aux conseils de préfecture par la loi du 28 pluviôse an VIII. — 1er mars 1866.

Cette jurisprudence a été confirmée et motivée par la cour de cassation, notamment dans un arrêt du 23 juin 1873, d'après lequel il appartient à l'autorité judiciaire d'interpréter les marchés de travaux publics, alors même qu'ils ont été dressés en la forme admistrative, si le débat auquel ils donnent naissance ne concerne que les intérêts privés de la compagnie concessionnaire et de l'entrepreneur, sans engager ni directement ni indirectement les intérêts de l'Etat. Voici la substance de cet arrêt :

« Il y a lieu de distinguer, quant à la compétence des tribunaux, entre les actes administratifs et les contrats passés en la forme administrative.

Les premiers sont des règlements ou mesures d'autorité dans lesquels le gouvernement ou ses agents figurent comme représentants de la puissance publique, et il est interdit au pouvoir judiciaire d'en connaître.

Les autres, formés par l'accord de deux volontés, et dans lesquels l'Etat ou la commune agit comme propriétaire du domaine public ou municipal, constituent, au fond, des conventions purement civiles, et restent, en général, soumis au droit commun.

Si, par une exception à ce principe, l'art. 4, § 2, de la loi du 28 pluviôse an VIII attribue aux conseils de préfecture les difficultés concernant le sens et l'exécution des marchés de travaux publics, cette exception ne s'applique, suivant le texte et l'esprit de la loi, qu'aux difficultés qui peuvent s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration, et elle doit être strictement restreinte au seul cas qu'elle prévoit.

Il s'ensuit que, même dans un débat sur un marché de travaux publics, les tribunaux ordinaires demeurent compétents pour fixer le sens et régler l'exécution des clauses litigieuses, si le procès se concentre entre l'entrepreneur des travaux et la compagnie concessionnaire à forfait du chemin de fer, et s'il n'engage ni directement ni indirectement les intérêts de l'Etat. »

La question de savoir si une commune doit être tenue de payer le prix de travaux d'utilité publique communale exécutés par un entrepreneur en dehors des prévisions du devis, se rattache à l'exécution du marché et ne peut être appréciée que par l'autorité administrative. — 8 mai 1861.

Le conseil de préfecture exerce une pleine juridiction en matière d'interprétation et d'application de marchés de travaux publics. Ses décisions ont par elles-mêmes force exécutoire. — Un tribunal ne peut dès lors retenir une contestation de cette nature élevée entre un entrepreneur et une commune, sous prétexte qu'il lui appartient exclusivement de délivrer à l'entrepreneur un titre exécutoire pour le payement de ses travaux. — Conflit, 23 novembre 1854.

2° *Concessions*. — Les concessions sont une forme des marchés de travaux publics; les difficultés qui s'élèvent entre un concessionnaire et l'administration doivent donc être portées devant le conseil de préfecture.

Mais, ainsi que nous l'avons dit au para-

graphe précédent, la connaissance des contestations entre le concessionnaire et les tiers appartient à l'autorité judiciaire, sauf en ce qui concerne les dommages résultant de l'exécution des travaux.

3° *Dommages causés par l'exécution de travaux publics.* — Le règlement des dommages causés par l'exécution de travaux publics appartient au conseil de Préfecture, art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. Nous exposons au mot *Dommages* la jurisprudence en cette matière.

Les compagnies concessionnaires ne peuvent, comme subrogées à l'Etat, invoquer la compétence administrative que pour les litiges auxquels donnent lieu les travaux prévus par leur acte de concession, ou qui ont été spécialement autorisés par un acte ultérieur de l'administration ; en l'absence de tout acte administratif qui leur imprime le caractère de travaux publics, les travaux exécutés par les compagnies sur les propriétés d'autrui, même en vue d'un péril imminent, demeurent sous leur responsabilité personnelle et restent soumis à la juridiction des tribunaux civils. — *Tribunal des conflits*, 1er *mars* 1873.

Dans cette espèce, il s'agissait d'un dommage causé à une propriété par l'ouverture d'une brèche ouverte par la compagnie dans une digue appartenant au réclamant, en vue de prévenir les dégâts dont la voie ferrée était menacée par un débordement de la Durance. M. le Commissaire du gouvernement Perret a formulé les conclusions suivantes:

« Lorsqu'une difficulté s'élève entre un entrepreneur et un particulier à l'occasion d'un travail exécuté dans un intérêt public, même sur une dépendance du domaine public, la jurisprudence n'a jamais reconnu le caractère de travail public à ce travail qu'autant que son exécution avait été préalablement autorisée par l'administration, l'autorisation pouvant être générale et dériver du traité même passé avec l'Etat pour l'exécution du travail, l'autorisation pouvant aussi être spéciale et avoir été donnée en dehors des cas prévus par le cahier des charges de l'entreprise. Mais on n'a jamais admis que, rétrospectivement, postérieurement à l'exécution d'un travail fait même sur une dépendance de la grande voirie, une autorisation ou plutôt une approbation tardive de l'administration ait pu conférer le caractère de travail public à un travail entrepris et exécuté sur la seule initiative de l'entrepreneur et en dehors de toute action de l'administration. Ainsi, en matière d'occupation temporaire pour l'exécution d'un travail public sur une route ou sur une voie ferrée ou pour tout autre service public, l'occupation ne cesse d'être une voie de fait dont l'appréciation appartient aux tribunaux civils, qu'autant qu'elle a été autorisée, et seulement à partir du jour où elle a été autorisée régulièrement.

« Dans l'espèce, la rupture de la digue a-t-elle été l'objet d'une autorisation spéciale antérieure au fait ? Cela n'est même pas allégué.

« Un pareil acte était-il autorisé par les art. 30 et 40 du cahier des charges de la compagnie ? C'est ce que soutient celle-ci.

« Il est dit à l'art. 30 : « Le chemin de fer « et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière « que la circulation y soit toujours facile et « sûre. Si le chemin de fer une fois achevé « n'est pas constamment entretenu en bon « état, il y sera pourvu d'office à la diligence « de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après « à l'art. 40. » Et l'art. 40 ajoute: « Si l'exploitation du chemin de fer vient à être « interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux « frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement « le service. »

« Nous voyons bien dans ces articles une charge pour la compagnie, l'obligation d'entretenir sa voie ferrée en bon état de manière à assurer la circulation ; mais est-il possible de soutenir que ces articles contiennent une autorisation générale pour tous les travaux, pour toutes les entreprises que la compagnie jugerait utiles au point de vue de l'entretien et de la conservation de sa voie ferrée, à quelque distance de cette voie qu'aient lieu ces travaux ou ces entreprises, et cela pendant toute la longue durée de la concession accordée à la compagnie? Nous croyons que, poser la question en ces termes, suffit pour la résoudre. Comprend-on un pareil pouvoir donné à des compagnies dont les réseaux de voies ferrées sillonnent la France entière ? De quelles garanties jouirait alors la propriété privée, si elle se trouvait ainsi à la discrétion, non plus d'une administration publique agissant uniquement en vue de l'intérêt public, mais d'un concessionnaire qui a son intérêt propre, qui, à un moment donné, pourrait vouloir user du droit qu'on lui reconnaîtrait plutôt en vue de cet intérêt privé qu'en vue d'un intérêt public sérieux ?

« Sans doute, dans certains cas, l'urgence d'un travail sera telle qu'il faudra l'exécuter sans avoir pu le faire autoriser préalablement. Ces cas seront rares, la télégraphie électrique rend les communications assez faciles et assez rapides pour que le plus souvent l'autorisation puisse être demandée et puisse être accordée à temps. D'ailleurs, si l'autorisation n'arrive pas assez vite, la compagnie à qui incombe la charge d'assurer la conservation de sa voie ferrée, avisera; elle pourra même se trouver

forcée, dans certaines circonstances, d'aller jusqu'à des voies de fait analogues à celle qu'on lui reproche dans l'espèce ; mais l'autorité judiciaire saura toujours apprécier les circonstances dans lesquelles l'entreprise dénommée aura eu lieu, elle saura toujours tenir compte de ces circonstances. Enfin, si dans l'accomplissement de l'obligation que la compagnie s'est laissé imposer par les art. 30 et 40 de son cahier des charges, il peut se présenter parfois des difficultés, ces difficultés ne nous paraissent pas être de nature à faire oublier le danger qui résulterait pour la propriété privée du droit exorbitant que la compagnie réclame, dans le but d'alléger la charge qui lui a été imposée et qu'elle a acceptée.

« Pourrait-on dire que le texte des art. 30 et 40 du cahier des charges est douteux, que ce texte a besoin d'être interprété pour savoir s'il contient l'autorisation générale dont la compagnie se prévaut? Si cela était vrai, nous reconnaîtrions que l'interprétation du cahier des charges serait une question préjudicielle dont la connaissance appartiendrait à l'autorité administrative.

« Mais nous croyons le texte des art. 30 et 40 clair et précis, nous croyons qu'il n'a pas besoin d'être interprété ; nous voyons dans ces articles une charge, une obligation imposée à la compagnie, et non pas un droit constitué en sa faveur. Nous estimons donc que, dans l'espèce, la rupture de la digue n'ayant pas été autorisée, a été une simple voie de fait dont l'autorité judiciaire pouvait seule connaître. »

La compétence du conseil de préfecture pour prononcer sur les réclamations des particuliers qui se plaignent des torts et dommages procédant du fait des entrepreneurs, n'est pas limitée au cas où les dommages se manifestent pendant l'exécution des travaux ; elle subsiste au cas où les dommages surviennent après leur achèvement. — Il appartient dès lors au conseil de préfecture de connaître de la demande d'indemnité formée par un particulier contre une compagnie de chemin de fer à raison du dommage qui aurait été causé à sa propriété par l'écroulement du mur de soutènement d'une gare. La compagnie, tenue par son cahier des charges d'entretenir et de réparer les ouvrages établis, ne peut être actionnée pour ce fait devant l'autorité judiciaire. — 20 décembre 1863.

Doit rentrer dans la compétence administrative, aux termes de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, la contestation qui s'élève entre un propriétaire et un département à l'occasion de l'écroulement d'un mur de soutènement que le département avait fait construire à titre de réparation d'un dommage causé par l'abaissement de la route. — 28 mars 1866.

4° *Occupation temporaire.* — L'occupation temporaire des terrains pour extraction de matériaux ou pour exécution d'un travail public est une forme du dommage et rentre dans la compétence administrative.

Mais l'occupation, qui se produit en dehors des formes légales, devient une voie de fait et relève de l'autorité judiciaire. Exemple :

L'autorité judiciaire est seule compétente sur une demande en dommages-intérêts formée par un propriétaire contre un entrepreneur des chemins vicinaux à raison de faits d'occupation antérieurs à l'expiration du délai de dix jours à partir de la notification de l'arrêté préfectoral autorisant l'occupation. — 25 février 1867.

5° *Expropriation, questions préjudicielles de propriété.* — L'expropriation pour cause d'utilité publique est du domaine de l'autorité judiciaire, ainsi que toutes les questions préjudicielles de propriété. Mais, en aucun cas, l'autorité judiciaire ne peut ordonner la démolition de travaux autorisés par l'administration (art. 6 de la loi du 6 septembre 1790). Exemples :

Il n'appartient pas aux tribunaux d'ordonner la destruction de travaux d'égout et de pavage établis par l'administration sur un terrain livré depuis longtemps à la circulation publique et faisant partie d'une rue dans la largeur légale de laquelle il est compris, quoiqu'un particulier en revendique la propriété. — 29 avril 1850.

Lorsque l'autorité municipale a supprimé, dans l'intérêt de la viabilité, un pont établi, pour le service d'un chemin vicinal, sur le canal de fuite d'un moulin, et a fait combler ce canal, l'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur l'action possessoire intentée contre la commune par le propriétaire du moulin, à l'effet de faire reconnaître le droit qu'il avait antérieurement de faire passer les eaux de son usine sous le pont supprimé. — Mais cette autorité est incompétente pour ordonner le rétablissement des lieux dans leur état primitif. — 2 décembre 1853.

La ville de Sens avait cité la ville de Paris devant le juge de paix à l'effet : 1° de se faire réintégrer dans la possession des portions de chemins ruraux sur lesquels la ville de Paris, sans que les formalités de l'expropriation aient été remplies, avait fait construire un aqueduc et établir des tuyaux de conduite pour la dérivation des eaux de la Vanne ; 2° de faire ordonner la destruction des travaux et le rétablissement des lieux dans leur état primitif. — L'arrêté de conflit par lequel le préfet de l'Yonne revendiquait la connaissance du litige, quant au chef relatif à la destruction des travaux, a été validé le 9 mars 1870 par ces motifs : 1° les travaux entrepris par la ville de Paris ont été déclarés d'utilité publi-

que par décret impérial et exécutés conformément aux plans et projets approuvés et d'après les ordres de l'administration; 2° d'après les lois sur la séparation des pouvoirs, il n'appartient pas à l'autorité judiciaire d'ordonner la destruction d'ouvrages prescrits par l'administration.

Le propriétaire riverain de la voie publique qui se plaint d'un trouble à sa jouissance, résultant de l'exécution des travaux de voirie, peut exercer une action possessoire contre la ville. Mais le juge du possessoire excède ses pouvoirs lorsque, au lieu de se borner à faire arrêter les travaux de la ville, il ordonne la destruction de ces travaux, l'autorité administrative pouvant seule en apprécier la légalité et en ordonner la démolition. — Cass., 8 novembre 1864.

Si l'autorité judiciaire est compétente, en matière de travaux publics, pour connaître des questions préjudicielles de propriété et de possession, il n'en est plus ainsi lorsqu'il s'agit de statuer sur l'indemnité du dommage résultant de l'exécution de ces travaux ou sur leur destruction; c'est alors aux tribunaux administratifs que doivent être portées les réclamations des tiers, aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII. — En conséquence, le juge de paix est incompétent pour statuer sur l'action possessoire tendant à faire ordonner la destruction de travaux exécutés pour une entreprise d'utilité publique et à faire condamner les entrepreneurs à des dommages-intérêts pour le trouble et le préjudice causés par ces travaux. — Cass., 23 mai 1859.

6° *Interprétation d'actes ou de conventions.* — Les actes doivent être interprétés par les autorités de qui ils émanent; les questions préjudicielles de propriété relèvent de l'autorité judiciaire. Exemples :

C'est aux autorités qui doivent, d'après la loi du 3 mai 1841 et l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836, prononcer la dépossession et régler les indemnités, qu'il appartient de reconnaître si une parcelle de terrain, nécessaire à l'établissement d'une rampe d'accès sur un chemin vicinal, a été comprise dans un jugement antérieur d'expropriation, et, dans le cas où il serait reconnu que l'administration ou ses agents en ont pris possession avant d'avoir rempli les formalités légales, de statuer sur les indemnités réclamées par le propriétaire à raison du trouble apporté à sa possession. — 3 juillet 1869.

Quand une action possessoire soulève la question de savoir si l'établissement d'une levée en terre par un syndicat constitue un empiètement sur une propriété privée, ou un simple travail de consolidation et d'entretien d'une digue dont la construction a été autorisée dans le lit d'une rivière en vue d'un dessèchement de marais, il appartient à l'autorité administrative d'apprécier le caractère de l'ouvrage litigieux préalablement au jugement de l'action possessoire. — 21 mai 1859.

Les conventions qui interviennent entre l'Etat et les particuliers, pour le règlement amiable des conditions de la cession de leurs immeubles, en vertu des lois sur l'expropriation pour utilité publique, sont des contrats de droit commun dont l'interprétation n'appartient qu'à l'autorité judiciaire. — 28 novembre 1867.

La convention en vertu de laquelle un particulier concède à une commune le droit de faire passer à travers sa propriété les eaux d'une source communale, pour les conduire à une fontaine publique, en stipulant certaines conditions, est une convention privée, dont l'interprétation appartient aux tribunaux ordinaires. Il n'y a pas là l'aliénation d'une partie du domaine public communal. — Cass., 20 février 1867.

L'autorité judiciaire, saisie d'une demande d'indemnité formée par un particulier contre une ville à raison de l'éviction pour utilité publique d'un immeuble vendu nationalement, doit renvoyer à l'autorité administrative les contestations qui s'élèvent entre les parties sur le sens et la portée de l'acte de vente nationale, et notamment sur l'interprétation d'une clause contestée d'où résulterait pour la ville le droit d'expropriation sans indemnité. — 28 juillet 1852.

Le plan d'une ville est un acte administratif que l'autorité judiciaire ne peut compétemment interpréter. Si un doute s'élève sur la signification et spécialement sur la largeur qu'il a entendu donner à une voie publique, l'autorité judiciaire doit en renvoyer l'interprétation à l'autorité administrative. Il en est ainsi pour la ville de Nice, dont le plan d'alignement, rendu antérieurement à son annexion à la France, doit être soumis à l'interprétation de l'autorité administrative depuis cette annexion, par le seul fait que les pays annexés sont régis par les lois françaises. Ce moyen d'incompétence et d'ordre public peut être relevé pour la première fois devant la cour de cassation. — Cass., 12 août 1867.

Il n'appartient qu'au conseil d'Etat d'apprécier la nature et de déterminer le caractère des actes émanés d'une ancienne autorité souveraine. — 3 mai 1851.

C'est à l'autorité administrative qu'il appartient d'interpréter les dispositions du cahier des charges d'une concession de docks qui déterminent les rapports du gouvernement et du concessionnaire et qui ont le caractère d'un acte administratif. Par suite, c'est à bon droit que le tribunal de simple police se déclare incompétent pour interpréter une disposition ayant ce caractère. — C'est aux tribunaux ordinaires qu'il appartient d'interpréter les

dispositions du cahier des charges d'une compagnie concessionnaire de docks quand elles ont un caractère législatif et réglementaire, C'est donc à tort que le tribunal de simple police se déclare incompétent pour cette interprétation. — Cass., 30 mars 1876.

Une cour d'appel, compétente pour connaître d'un litige, ne peut surseoir à y statuer jusqu'à interprétation, par l'autorité compétente, d'actes qui n'ont aucun caractère administratif, ou dont le sens ne présente aucune obscurité ou de tous autres actes pouvant concerner le litige et que l'arrêt ne précise pas. — Cass., 8 novembre 1876.

7° *Voirie.* — Il y a deux voiries : la grande et la petite.

La *grande voirie* comprend les routes nationales et départementales, les rues de Paris, les chemins de fer, les voies navigables artificielles ou naturelles, les rivages de la mer et les ports. Les contraventions de grande voirie relèvent des conseils de préfecture.

La *petite voirie* comprend les voies urbaines et rurales et les chemins vicinaux de tout ordre. Les contraventions de petite voirie relèvent des tribunaux de police, sauf en ce qui touche les anticipations sur les chemins vicinaux; ces anticipations sont soumises au conseil de préfecture, qui ne peut toutefois appliquer les peines de police.

8° *Police du roulage.* — En ce qui touche la police du roulage, la répression des contraventions est répartie par la loi du 30 mai 1851 entre les conseils de préfecture, les tribunaux de police et les tribunaux correctionnels, suivant la nature des infractions.

9° *Police des chemins de fer.* — Sauf les contraventions de voirie, qui relèvent des conseils de préfecture, les faits relatifs à l'exploitation des chemins de fer doivent être soumis à l'autorité judiciaire. Les crimes sont déférés à la cour d'assises, les délits aux tribunaux correctionnels et il en est de même des contraventions, parce que l'amende est fixée par la loi au minimum de 16 francs, somme supérieure à l'amende que peuvent prononcer les tribunaux de simple police.

10° *Police des cours d'eau non navigables ni flottables.* — Les infractions à la police des cours d'eau non navigables ni flottables sont de la compétence des tribunaux de simple police et encourent les peines fixées à l'art. 471, n° 15, du Code pénal.

En ce qui touche les contestations relatives aux barrages, chutes d'eau, etc., l'autorité administrative est compétente pour prescrire les mesures d'intérêt général; elle doit s'abstenir toutes les fois que l'intérêt privé est seul en jeu, et c'est alors l'autorité judiciaire qui, seule, doit intervenir.

11° *Pêche fluviale.* — Les contraventions à la police de la pêche fluviale relèvent des tribunaux correctionnels.

COMPTABILITÉ

(RÈGLEMENT GÉNÉRAL SUR LA).

Les anciens règlements de comptabilité publique ont été refondus en 1862 dans un décret portant règlement général; ce règlement, bien que modifié sur certains points par des lois subséquentes, est encore en vigueur dans presque toutes ses dispositions et nous le reproduisons ci-après, en éliminant toutefois les articles d'une application spéciale, étrangère au ministère des travaux publics et les chapitres reproduits ailleurs.

Nous donnons à la suite les principales dispositions des lois financières subséquentes.

Décret du 31 mai 1862 portant règlement général sur la comptabilité publique. — (*Extrait pour tout ce qui touche les travaux publics.*)

PREMIÈRE PARTIE.

COMPTABILITÉ DES DENIERS PUBLICS.

Art. 1. — Les deniers publics, sont les deniers de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics ou de bienfaisance.

Le service et la comptabilité des deniers publics sont et demeurent soumis aux dispositions législatives et réglementaires dont la teneur suit :

TITRE I[er]. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX DIVERS SERVICES.

Art. 2. — Les services financiers s'exécutent dans des périodes de temps dites de *gestion et d'exercice.*

Art. 3. — La gestion embrasse l'ensemble des actes d'un comptable, soit pendant l'année, soit pendant la durée de ses fonctions; elle comprend, en même temps que les opérations qui se règlent par exercice, celles qui s'effectuent pour des services de trésorerie ou pour des services spéciaux.

Art. 4. — L'exercice est la période d'exécution des services d'un budget.

Art. 5. — Le budget est l'acte par lequel sont prévues et autorisées les recettes et les dépenses annuelles de l'Etat ou des autres services que les lois assujettissent aux mêmes règles.

Art. 6. — Sont seuls considérés comme appartenant à un exercice les services faits et

les droits acquis du 1er janvier au 31 décembre de l'année qui lui donne son nom (1).

Art. 7. — Les délais nécessaires, soit pour achever certains services du matériel, soit pour compléter le recouvrement des produits ainsi que la liquidation, l'ordonnancement et le payement des dépenses, sont déterminés par des dispositions spéciales du présent décret.

Art. 8. — Les crédits ouverts pour les dépenses de chaque exercice ne peuvent être employés a l'acquittement des dépenses d'un autre exercice (2).

Art. 9. — Les services du personnel et du matériel doivent être présentés d'une manière distincte et séparée (3).

Art. 10. — Aucun payement ne peut être effectué qu'au véritable créancier justifiant de ses droits et pour l'acquittement d'un service fait.

Toutefois, pour les services régis par *économie*, c'est-à-dire confiés à des agents intermédiaires, des avances peuvent être faites exceptionnellement aux agents de ces services, aux conditions et dans les limites prévues par l'art. 94 du présent décret.

Art. 11. — Toute ordonnance ou tout mandat énonce l'exercice, le crédit, ainsi que les chapitres, et, s'il y a lieu, les articles auxquels la dépense s'applique (4).

Art. 12. — Aucune stipulation d'intérêts ou de commissions de banque ne peut être consentie au profit d'un entrepreneur, fournisseur ou régisseur, en raison d'emprunts temporaires ou d'avances de fonds pour l'exécution et le payement des services publics (5).

Art. 13. — Aucun marché, aucune convention pour travaux et fournitures ne doit stipuler d'à-compte que pour un service fait (6).

Les à-compte ne doivent pas excéder les cinq sixièmes des droits constatés par pièces régulières présentant le décompte du service fait, à moins que des règlements spéciaux n'aient exceptionnellement déterminé une autre limite (7).

Art. 14. — Les administrateurs et les ordonnateurs sont chargés de l'établissement et de la mise en recouvrement des droits et produits, ainsi que de la liquidation et de l'ordonnancement des dépenses.

Des comptables responsables sont préposés à la réalisation des recouvrements et des payements.

Art. 15. — Les administrateurs sont responsables de l'exactitude des certifications qu'ils délivrent.

(1) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 1er, § 2.
(2) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 1er, § 1er.
(3) Arrêté des consuls du 13 brumaire an X, art. 1er.
(4) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 11.
(5) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 41.
(6) Arrêté du ministre de la guerre du 2 avril 1836, art. 2.
(7) Arrêté du ministre de la guerre du 2 avril 1836, art. 3.

Art. 16. — Il doit être fait recette du montant intégral des produits.

Les frais de perception et de régie, ainsi que les autres frais accessoires, sont portés en dépense.

Art. 17. — Les fonctions d'administrateur et d'ordonnateur sont incompatibles avec celles de comptable (1).

Art. 18. — L'emploi de comptable est incompatible avec l'exercice d'une profession, d'un commerce ou d'une industrie quelconque.

Les incompatibilités spéciales propres à chaque nature de fonctions sont déterminées par les règlements particuliers des différents services.

Art. 19. — Il est interdit aux comptables de prendre intérêt dans les adjudications, marchés, fournitures et travaux concernant les services de recette ou de dépense qu'ils effectuent.

Art. 20. — Aucun titulaire d'un emploi de comptable de deniers publics ne peut être installé, ni entrer en exercice, qu'après avoir justifié, dans les formes et devant les autorités déterminées par les lois et règlements, de l'acte de sa nomination, de sa prestation de serment et de la réalisation de son cautionnement (2).

Art. 21. — Chaque comptable ne doit avoir qu'une seule caisse, dans laquelle sont réunis tous les fonds appartenant à ses divers services. Il est responsable des deniers publics qui y sont déposés. En cas de vol ou de perte de fonds résultant de force majeure, il est statué sur sa demande en décharge par une décision ministérielle, sauf recours au conseil d'Etat (3).

Art. 22. — Les écritures et les livres des comptables des deniers publics sont arrêtés le 31 décembre de chaque année, ou à l'époque de la cessation des fonctions, par les agents administratifs désignés à cet effet (4).

La situation de leur caisse et de leur portefeuille est vérifiée aux mêmes époques et constatée par un procès-verbal (5).

Art. 23. — Les comptes sont rendus et jugés par gestion, avec la distinction, pour les opérations budgétaires, des exercices auxquels ces opérations se rattachent.

Il présentent :

(1°) La situation des comptables au commencement de la gestion ;

(2°) Les recettes et dépenses de toute nature effectuées dans le cours de cette gestion ;

(3) La situation des comptables à la fin de

(1) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 17.
(2) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 324 ; instruction générale du 20 juin 1859, art. 1234, 1355 et 1391.
(3) Arrêté des consuls du 8 floréal an X ; ordonnance du 31 mai 1838, art. 329.
(4) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 325.
(5) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 326.

la gestion, avec l'indication des valeurs en caisse et en portefeuille composant leur reliquat (1).

Lorsque les comptes de gestion sont présentés en plusieurs parties, la dernière doit résumer l'ensemble de la gestion (2).

Art. 24. — Chaque comptable n'est responsable que de sa gestion personnelle.

En cas de mutation, le compte de l'année est divisé suivant la durée de la gestion des différents titulaires, et chacun d'eux rend séparément, à l'autorité chargée de le juger, le compte des opérations qui le concernent (3).

Toutefois, lorsqu'il y a lieu, soit de la part des comptables inférieurs, soit pour des gestions intérimaires, de rendre des comptes de clerc à maître, ces comptes engagent la responsabilité des comptables qui les ont reçus.

Art. 25. — Toute personne autre que le comptable qui, sans autorisation légale, se serait ingérée dans le maniement des deniers publics, est, par ce seul fait, constituée comptable, sans préjudice des poursuites prévues par l'art. 258 du Code pénal, comme s'étant immiscée sans titre dans des fonctions publiques (4).

Les gestions occultes sont soumises aux mêmes juridictions et entraînent la même responsabilité que les gestions patentes et régulièrement décrites.

Peut, néanmoins, le juge, à défaut de justifications suffisantes et lorsque aucune infidélité ne sera révélée à la charge du comptable, suppléer, par des considérations d'équité, à l'insuffisance des justifications produites.

Art. 26. — Nul ne peut compter pour autrui, si ce n'est à titre d'héritier ou d'ayant cause, de mandataire ou de commis d'office nommé par l'administration.

Le compte est toujours rendu au nom du titulaire de l'emploi.

Art. 27. — Les comptes affirmés sincères et véritables, sous les peines de droit, datés et signés par les comptables, sont présentés à l'autorité chargée du jugement, dans les formes et dans les délais prescrits par les règlements (5).

Ces comptes doivent être en état d'examen et appuyés de pièces justificatives classées dans l'ordre méthodique des opérations (6).

(1) Arrêté du 9 novembre 1820, art. 3; ordonnance du 18 novembre 1817, art. 2; du 8 juin 1821, art. 3; du 23 avril 1823, art. 11; du 12 mai 1825, art. 2; du 7 août 1825, art. 4, et règlement du 30 sept. 1829, sur le service des invalides de la marine, art. 44.

(2) Décret du 12 août 1854, art. 2.

(3) Ordonnance du 18 novembre 1817, art. 4.

(4) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 17, et loi du 18 juillet 1837, art. 64.

(5) Instruction générale du 20 juin 1859, art. 1441.

(6) Instruction générale du 20 juin 1859, art. 1441.

Après la présentation d'un compte, il ne peut y être fait aucun changement (1).

Art. 28. — Les comptables en retard de fournir leurs comptes sont passibles des peines prononcées par les lois et règlements (2).

Les mêmes peines sont applicables aux retards apportés par les comptables dans la production des justifications complémentaires exigées par l'autorité chargée du jugement des comptes.

Art. 29. — La loi confère une hypothèque légale à l'Etat, aux communes et aux établissements publics sur les biens des comptables pour la conservation des droits et créances à exercer contre eux (3).

TITRE II. — Comptabilité législative.

Chap. Ier. — *Budget général de l'Etat.*

Art. 30. — Les recettes et les dépenses publiques à effectuer pour le service de chaque exercice sont autorisées par les lois annuelles de finances.

Art. 31. — Chaque année, les différents ministres préparent le budget de leur département respectif. Le ministre des finances centralise ces budgets et y ajoute celui des recettes pour compléter le budget général de l'Etat.

Ce budget est d'abord soumis aux délibérations du conseil d'Etat; un décret impérial en ordonne la présentation au corps législatif et désigne les membres du conseil d'Etat chargés d'en soutenir la discussion (4).

Le corps législatif discute et vote le budget général de l'Etat.

Art. 32. — Le budget général de l'Etat est présenté au corps législatif avant l'ouverture de chaque exercice.

Le budget peut être rectifié, s'il y a lieu, pendant le cours de l'exercice.

Les opérations de régularisation postérieures à la clôture de l'exercice sont l'objet de propositions spéciales dans la loi de règlement.

Art. 33. — La durée de la période pendant laquelle doivent se consommer tous les faits de recette et de dépense de chaque exercice se prolonge:

1° Jusqu'au 1er février de la seconde année, pour achever, dans la limite des crédits ouverts, les services du matériel dont l'exécution commencée n'aurait pu être terminée avant le 31 décembre précédent, pour des causes de force majeure ou d'intérêt public, qui doivent être énoncées dans une déclaration de l'ordonnateur jointe à l'ordonnance ou au mandat;

(1) Loi du 3 février 1792, art. 21.

(2) Loi du 16 septembre 1807, art. 12.

(3) Code Napoléon, art. 2121; loi du 5 sept. 1807.

(4) Décret du 22 mars 1852, art. 47.

2° Jusqu'au 31 juillet, pour la liquidation et l'ordonnancement des sommes dues aux créanciers ;

3° Jusqu'au 31 août de cette seconde année, pour compléter les opérations relatives au recouvrement des produits et au payement des dépenses (1).

CHAP. II. — *Budget des recettes.*

Art. 34. — Aucun impôt ne peut être établi ni perçu s'il n'a été voté par le corps législatif, autorisé par le sénat et sanctionné par l'empereur (2).

Art. 35. — Les impôts de répartition sont consentis pour un an; tous les autres impôts peuvent l'être pour plusieurs années ; les lois annuelles de finances en autorisent chaque année la perception.

Art. 36. — La perception des deniers de l'Etat ne peut être effectuée que par un comptable du trésor et en vertu d'un titre légalement établi (3).

Art. 37. — Le mode de liquidation, de recouvrement et de poursuites, relatif à chaque nature de perception, est déterminé par les lois et règlements spéciaux (4).

Art. 38. — Toutes contributions directes ou indirectes autres que celles qui sont autorisées par les lois de finances, à quelque titre et sous quelque dénomination qu'elles se perçoivent, sont formellement interdites, à peine, contre les autorités qui les ordonneraient, contre les employés qui confectionneraient les rôles et tarifs et ceux qui en feraient le recouvrement, d'être poursuivis comme concussionnaires, sans préjudice de l'action en répétition, pendant trois années, contre tous receveurs, percepteurs ou individus qui auraient fait la perception, et sans que, pour exercer cette action devant les tribunaux, il soit besoin d'une autorisation préalable (5).

CHAP. III. — *Budget des dépenses.*

§ 1er. *Dispositions générales.*

Art. 41. — Les ministres ne peuvent, sous leur responsabilité, dépenser au delà des crédits ouverts à chacun d'eux, ni engager aucune dépense nouvelle avant qu'il ait été pourvu au moyen de la payer par un supplément de crédit (6).

Art. 42. — Le ministre des finances ne peut, sous sa responsabilité, autoriser les payements excédant les crédits ouverts à chaque ministère (1).

Art. 43. — Les ministres ne peuvent accroître, par aucune ressource particulière, le montant des crédits affectés aux dépenses de leurs services respectifs (2).

Lorsque quelques-uns des objets mobiliers ou immobiliers à leur disposition ne peuvent être réemployés et sont susceptibles d'être vendus, la vente doit en être faite avec le concours des préposés des domaines, et dans les formes prescrites. Le produit de ces ventes est porté en recette au budget de l'exercice courant.

Ces dispositions ne sont point applicables aux matériaux dont il aura été fait un réemploi dûment justifié pour les besoins du service même d'où ils proviennent (3).

Art. 44. — Il est également fait recette, au budget, de la restitution au trésor des sommes qui auraient été payées indûment ou par erreur sur les ordonnances ministérielles et que les parties prenantes n'auraient restituées qu'après la clôture de l'exercice, et généralement de tous les fonds qui proviendraient d'une source étrangère aux crédits législatifs (4), sauf les exceptions déterminées par les règlements spéciaux.

Art. 45. — A l'égard des versements faits sur les dépenses indûment payées pendant la durée de l'exercice sur lequel l'ordonnancement a eu lieu, le montant peut en être rétabli aux crédits des ministres ordonnateurs, d'après la demande qu'ils en adressent au ministre des finances, appuyée d'un récépissé du comptable qui a reçu les fonds et d'un bordereau indiquant : 1° la date et le numéro de l'ordonnance sur laquelle porte la restitution ; 2° le payeur qui a acquitté la somme reversée ; 3° les causes qui rendent nécessaire le rétablissement de cette somme au crédit du ministre ordonnateur (5).

Art. 46. — Les demandes de rétablissement de crédits sont adressées au ministre des finances dans un délai de trois mois au plus tard, à partir de la date de chaque récépissé. Il n'en est plus admis après le 30 novembre de la deuxième année de l'exercice.

Art. 47. — En dehors des rétablissements de crédits spécifiés ci-dessus pour cause d'annulation d'une dépense *indûment payée*, aucune somme versée au trésor ne doit être reprise par les ministères que si elle porte sur une ordonnance libellée originairement : *Avance à charge de réintégration.*

Les reprises de l'espèce sont l'objet de bordereaux spéciaux.

(1) Décret du 11 août 1850,
(2) Constitution du 14 janvier 1852, art. 10, 25 et 39.
(3) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 9.
(4) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 10.
(5) Loi du 15 mai 1818, art. 94, et lois annuelles de finances.
(6) Lois du 25 mars 1817, art. 151, et du 10 mai 1860, art. 9; décret du 10 novembre 1856, art. 1er.

(1) Loi du 25 mars 1817, art. 152.
(2) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 3.
(3) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 18.
(4) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 3.
(5) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 17.

Art. 48. — Les imputations de payement reconnues erronées pendant le cours de la gestion peuvent être rectifiées dans les comptes des payeurs au moyen de certificats indiquant les motifs de la réimputation et délivrés, soit par l'ordonnateur, soit par le payeur, suivant que l'erreur a été commise par l'un ou l'autre de ces agents.

Après que les comptes des comptables ont été établis, ces changements d'imputation ne peuvent plus être opérés que par voie administrative, et doivent être réclamés auprès de la comptabilité générale des finances, au plus tard, le 30 novembre de la seconde année de l'exercice.

Art. 49. — Les ministres ordonnancent au profit du trésor, sur leurs crédits, les prix d'achats ou de loyers de tous les objets qui sont mis à leur disposition pour le service de leur département respectif par les autres ministères (1).

Art. 50. — Le remboursement des avances que les ministères se font réciproquement est également l'objet d'ordonnances délivrées par les ministres auxquels les avances ont été faites, au profit de ceux qui les ont effectuées et qui doivent en obtenir le rétablissement à leur crédit.

Lorsque ce rétablissement ne peut plus avoir lieu au crédit du ministère créancier, les ordonnances de remboursement sont délivrées au profit du trésor, et il est fait recette de leur montant aux produits divers du budget de l'exercice courant (2).

Art. 51. — Les produits à consommer en nature dans les établissements spéciaux régis par l'Etat, tels que les bergeries impériales, les haras et les dépôts d'étalons, sont évalués en argent avant l'ouverture de chaque exercice.

Cette évaluation donne lieu à l'ouverture d'un crédit dans le budget du ministère auquel ressortit l'établissement ; il est ensuite délivré sur ce crédit, au profit du trésor, des ordonnances dont le montant est porté en recette à titre de produits consommés en nature (3).

Art. 52. — Les fonds versés par des départements, des communes ou des particuliers pour concourir, avec ceux de l'État, à des dépenses d'intérêt public, sont portés en recette aux produits divers du budget; un crédit de pareille somme est ouvert par décret impérial au ministre compétent additionnellement à ceux qui lui ont été accordés pour les mêmes travaux, et la portion desdits fonds qui n'a pas été employée pendant le cours d'un exercice peut être réimputée, avec la même affectation, aux budgets des exercices subséquents, en vertu de décrets impériaux qui prononcent l'annulation des sommes restées sans emploi sur l'exercice expiré (1).

(1) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 4.
(2) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 19.
(3) Règlement du 28 novembre 1837 (ministère des travaux publics, de l agriculture et du commerce).

Art. 53. — La loi annuelle de finances ouvre les crédits nécessaires aux dépenses présumées de chaque exercice ; il est pourvu au payement de ces dépenses par les voies et moyens compris dans le budget des recettes (2).

Art. 54. — Le budget des dépenses est présenté au corps législatif avec ses divisions en sections, chapitres et articles.

Le budget de chaque ministère est voté par sections, conformément à la nomenclature arrêtée par un sénatus-consulte.

La répartition, par chapitres, des crédits accordés pour chaque section est réglée par décret de l'empereur rendu en conseil d'Etat (3).

Art. 55. — Des décrets spéciaux, rendus dans la même forme, peuvent autoriser des virements d'un chapitre à un autre dans le budget de chaque ministère (4).

Avant de délibérer sur ces décrets, le conseil d'Etat les communique au ministre des finances, qui donne son avis.

Chacun de ces décrets, contre-signé par le ministre compétent et par le ministre des finances (5), est inséré au *Bulletin des lois* (6).

Art. 56. — Chaque chapitre ne contient que des services corrélatifs ou de même nature (7).

§ 3. *Suppléments de crédits.*

Art. 57. — Il ne peut être accordé de suppléments de crédits qu'en vertu d'une loi ou par un décret de virement (8).

Art. 58. — Il n'est point dérogé aux dispositions des lois existantes en ce qui concerne les dépenses d'exercices clos restant à payer, les dépenses des départements, des communes et des services locaux, et les fonds de concours pour dépenses d'intérêt public (9).

Art. 59. — Tout crédit ouvert à un ministre, pour un service non prévu au budget de son département, forme un chapitre particulier du compte général de l'exercice pour lequel le crédit a été ouvert, à moins, en ce qui concerne les départements de la guerre et de la marine, que ce service, quoique non prévu au buget, ne se rattache d'une manière indivisible aux chapitres déjà ouverts (10).

(1) Loi du 6 juin 1843, art. 13.
(2) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 12.
(3) Sénatus-consulte du 31 décembre 1861, art. 1er.
(4) Sénatus-consulte du 31 décembre 1861, art. 2.
(5) Décret du 10 novembre 1856, art. 3 et 4.
(6) Loi du 24 avril 1833, art. 4.
(7) Loi du 29 janvier 1831, art. 11, § 1er.
(8) Sénatus-consulte du 31 décembre 1861, art. 3.
(9) Sénatus-consulte du 31 décembre 1861, art. 4.
(10) Loi du 24 avril 1833, art. 6.

CHAP. IV. — *Répartition des crédits par articles.*

Art. 60. — Avant de faire aucune disposition sur les crédits ouverts pour chaque exercice, les ministres répartissent, entre les divers articles de leur budget, les crédits qui leur ont été alloués par chapitre (1).

CHAP. V. — *Distribution mensuelle des fonds.*

Art. 61. — Chaque mois, le ministre des finances propose à l'empereur, d'après les demandes des autres ministres, la distribution des fonds dont ils peuvent disposer dans le mois suivant (2).

CHAP. VI. — *Liquidation des dépenses.*

§ 1er. *Dispositions générales.*

Art. 62. — Aucune créance ne peut être liquidée à la charge du trésor que par l'un des ministres ou par ses délégués (3).

Art. 63. — Les titres de chaque liquidation doivent offrir les preuves des droits acquis aux créanciers de l'État et être rédigés dans la forme déterminée par les règlements spéciaux de chaque service (4).

§ 2. *Personnel.*

Art. 64. — Aucune somme ne peut être allouée aux ministres, à titre de frais de premier établissement, que par exception et en vertu d'un décret nominatif et motivé, rendu conformément aux dispositions de la loi du 25 mars 1817 (5).

Art. 65. — Il est interdit de cumuler en entier le traitement de plusieurs places, emplois ou commissions; en cas de cumul de deux traitements, le moindre est réduit à moitié; en cas de cumul de trois traitements, le troisième est, en outre, réduit au quart, et ainsi de suite en observant cette proportion.

La réduction portée par le présent article n'a pas lieu pour les traitements cumulés qui sont au-dessous de 3,000 francs, ni pour les traitements plus élevés qui en ont été exceptés par les lois (6).

Art. 66. — Les professeurs, les gens de lettres, les savants et les artistes peuvent, sans qu'il leur soit fait application de la règle ci-dessus, remplir plusieurs fonctions et occuper plusieurs chaires rétribuées sur les fonds du trésor public.

Néanmoins, le montant des traitements, tant fixes qu'éventuels, ne peut dépasser 20,000 francs (1).

Art. 67. — Ne sont pas soumis aux dispositions prohibitives du cumul de traitements, ceux des maréchaux et des amiraux, les dotations allouées aux sénateurs, les traitements de la Légion d'honneur, les rentes viagères attribuées à la médaille militaire, les pensions de retraite pour services militaires, les pensions de donataires et celles qui sont accordées à titre de récompense nationale (2).

§ 3. *Matériel.* (Voir *Adjudications.*)

CHAP. VII. — *Ordonnancement des dépenses.*

Art. 82. — Aucune dépense faite pour le compte de l'État ne peut être acquittée si elle n'a été préalablement ordonnancée directement par un ministre, ou mandatée par les ordonnateurs secondaires, en vertu de délégations ministérielles (3).

Art. 83. — Toute ordonnance, pour être admise par le ministre des finances, doit porter sur un crédit régulièrement ouvert et se renfermer dans les limites des distributions mensuelles de fonds (4).

Art. 84. — Les ordonnances des ministres se divisent en ordonnances de payement et en ordonnances de délégation.

Les ordonnances de payement sont celles qui sont délivrées directement par les ministres, au profit ou au nom d'un ou de plusieurs créanciers de l'Etat.

Les ordonnances de délégation sont celles par lesquelles les ministres autorisent les ordonnateurs secondaires à disposer d'une partie de leur crédit, par des mandats de payement, au nom d'un ou de plusieurs créanciers (5).

Art. 85. — Les ministres des divers départements joignent aux ordonnances directes qu'ils délivrent, les pièces justificatives des créances ordonnancées sur le trésor, et les ordonnateurs secondaires les annexent aux bordereaux d'émission de mandats qu'ils adressent aux payeurs. Ces pièces sont retenues par les payeurs, qui doivent procéder immédiatement à leur vérification et en suivre, lorsqu'il y a lieu, la régularisation près des ordonnateurs.

Lorsque les mandats sont payables hors de la résidence du payeur, ces mandats doivent lui être communiqués par les ordonnateurs

(1) Loi du 25 mars 1817, art. 151, et ordonnance du 14 septembre 1822, art. 2.
(2) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 6.
(3) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 39.
(4) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 40.
(5) Loi du 25 mars 1817, art. 26, et loi du 31 janvier 1833, art. 11.
(6) Loi du 28 avril 1816, art. 78.

(1) Loi du 8 juillet 1852, art. 28.
(2) Loi du 26 juillet 1821, art. 6, et lois diverses concernant les pensions accordées à titre de récompense nationale; décret du 24 mars 1852.
(3) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 7.
(4) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 8.
(5) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 9.

secondaires, avec les bordereaux d'émission et les pièces justificatives, pour qu'il y appose son visa (1).

Art. 86. — Les ordonnateurs demeurent chargés, sous leur responsabilité, de la remise aux ayants droit des extraits d'ordonnances ou lettres d'avis en tenant lieu et des mandats qu'ils délivrent sur les caisses du trésor (2).

Art. 87. — Tout extrait d'ordonnance de payement et tout mandat résultant d'une ordonnance de délégation doivent, pour être payés à l'une des caisses du trésor public, être appuyés des pièces qui constatent que leur effet est d'acquitter, en tout ou en partie, une dette de l'État régulièrement justifiée (3).

Art. 88. — Les pièces justificatives mentionnées aux art. 85 et 87 sont déterminées par nature de service dans les nomenclatures arrêtées de concert entre le ministère des finances et les ministères ordonnateurs, et d'après les bases suivantes (4) :

Pour les dépenses du personnel.

Solde, traitements, salaires, indemnités, vacations et secours.	États d'effectifs ou états nominatifs énonçant : Le grade ou l'emploi, La position de présence ou d'absence, Le service fait, La durée du service, La somme due en vertu des lois, règlements et décisions.

Pour les dépenses du matériel.

Achats et loyers d'immeubles et d'effets mobiliers; Achats de denrées et matières; Travaux de construction, d'entretien et de réparation de bâtiments, de fortifications, de routes, de ponts et canaux; Travaux de confection, d'entretien et de réparation d'effets mobiliers.	1° Copies ou extraits dûment certifiés des décrets ou décisions ministérielles, des contrats de vente, soumissions et procès-verbaux d'adjudication, des baux, conventions ou marchés ; 2° Décomptes de livraisons, de règlement et de liquidation, énonçant le service fait et la somme due pour à-compte ou pour solde.

Art. 89. — Toutes les dispositions relatives aux ordonnances de payement sont applicables aux mandats des ordonnateurs secondaires (5).

CHAP. VIII. — *Payement des dépenses.*

§ 1er. *Payements aux créanciers de l'État.*

Art. 90. — Le ministre des finances pourvoit à ce que toute ordonnance et tout mandat de payement, qui n'excèdent pas la limite du crédit sur lequel ils doivent être imputés, soient acquittés dans les délais et dans les lieux déterminés par l'ordonnateur (1).

Art. 91. — Les payeurs ne peuvent suspendre un payement assigné sur leur caisse que s'ils reconnaissent qu'il y a omission ou irrégularité matérielle dans les pièces produites ou dans les cas spécifiés au dernier paragraphe du présent article.

Il y a irrégularité matérielle toutes les fois que les indications de noms, de service ou de sommes portées dans l'ordonnance ou le mandat ne sont pas d'accord avec celles qui résultent des pièces justificatives y annexées, ou lorsque ces pièces ne sont pas conformes aux règlements.

En cas de refus de payement, le payeur est tenu d'en remettre immédiatement la déclaration écrite et motivée au porteur de l'ordonnance ou du mandat, et il en adresse copie le jour même au ministre des finances. Si, malgré cette déclaration, l'ordonnateur requiert par écrit, et sous sa responsabilité, qu'il soit passé outre au payement, le payeur y procède sans autre délai et il annexe à l'ordonnance ou au mandat, avec une copie de sa déclaration, l'original de l'acte de réquisition qu'il a reçu. Il est tenu d'en rendre compte immédiatement au ministère des finances.

S'il se produisait des réquisitions qui eussent pour effet, soit de faire acquitter une dépense sans qu'il y eût disponibilité de crédit chez le payeur ou justification du service fait, soit de faire effectuer un payement suspendu pour des motifs touchant à la validité de la quittance, le comptable, avant d'y obtempérer, devrait en référer au ministre des finances, qui se concerterait immédiatement avec le ministre du département auquel appartient la dépense (2).

Art. 92. — Dans le cas d'urgence ou d'insuffisance des crédits ouverts aux ordonnateurs secondaires par les ministres de la guerre et de la marine, les mandats délivrés pour le payement de la solde peuvent être acquittés immédiatement sur une réquisition écrite de l'ordonnateur, et sauf imputation sur le premier crédit (3).

Ces mandats, comme ceux dont il est question au troisième alinéa de l'art. 91, sont accompagnés de l'acte de réquisition, lequel doit être produit à la cour des comptes.

Art. 93. — Les dispositions particulières que peut nécessiter le service des armées actives sur le pied de guerre sont déterminées par des règlements spéciaux (4).

(1) Ordonnance du 16 novembre 1831, art. 2.
(2) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 62.
(3) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 10.
(4) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 10.
(5) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 13.

(1) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 14.
(2) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 15.
(3) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 16.
(4) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 71.

§ 2. *Avances de fonds à des agents comptables.*

Art. 94. — Pour faciliter l'exploitation des services administratifs régis par économie, il peut être fait aux agents spéciaux de ces services, sur les ordonnances du ministre ou sur les mandats des ordonnateurs secondaires, des avances dont le total ne doit pas excéder 20,000 francs, à la charge par eux de produire au payeur, dans le délai d'un mois, les pièces justificatives (1).

Aucune nouvelle avance ne peut, dans cette limite de 20,000 fr., être faite par un payeur, pour un service régi par économie, qu'autant que toutes les pièces justificatives de l'avance précédente lui auraient été fournies, ou que la portion de cette avance dont il resterait à justifier aurait moins d'un mois de date (2).

Toutefois, pour les services qui s'exécutent en Algérie ou à l'étranger, le chiffre des avances et le délai dans lequel leur justification doit être fournie aux payeurs pourront excéder la limite réglementaire, en vertu de dispositions spéciales concertées entre les départements ministériels compétents, sans néanmoins que, pour l'Algérie, le montant de l'avance puisse excéder le chiffre de 35,000 fr., ni le délai dépasser quarante-cinq jours.

Les règlements ministériels déterminent les services et les établissements régis par économie qui exigent qu'il soit fait des avances à des agents spéciaux.

§ 3. *Service des traites de la marine.*

(Ce paragraphe comprend les art. 95 à 106 du décret).

Chap. IX. — *Règlement définitif du budget.*

§ 1er. *Dispositions générales.*

Art. 107. — Le règlement définitif des budgets est l'objet d'une loi particulière.

Les comptes des ministres sont joints à la proposition de cette loi (3).

Art. 108. — La présentation du projet de loi spécial pour le règlement définitif du budget du dernier exercice clos et la production des comptes à l'appui doivent avoir lieu dans les deux premiers mois de l'année qui suit la clôture de cet exercice (4).

Art. 109. — La loi de règlement définitif du budget est présentée avec ses subdivisions par chapitres (5).

Art. 110. — La situation annuelle des approvisionnements de la flotte est arrêtée par la loi de règlement définitif du budget (6).

(1) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 17.
(2) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 72.
(3) Loi du 15 mai 1818, art. 102.
(4) Loi du 9 juillet 1836, art. 11.
(5) Loi du 24 avril 1833, art. 11 ; sénatus-consulte du 25 décembre 1852.
(6) Loi du 8 mars 1850, art. 14.

§ 2. *Fixation des recettes.*

Art. 111. — Le tableau du budget définitif qui est annexé au projet de loi sur le règlement de chaque exercice fait connaître, pour la recette,

Les évaluations des produits ;

Les droits constatés sur les contributions et revenus publics ;

Les recouvrements effectués ;

Et les produits restant à recouvrer (1).

§ 3. *Apurement des restes à recouvrer.*

Art. 112. — Le ministre des finances fait insérer chaque année, dans son compte général, des états par branche de revenus indiquant les recettes effectuées sur les restes à recouvrer à l'expiration de chaque exercice et dont l'application a été faite aux exercices suivants (2).

Art. 113. — Les sommes réalisées sur les ressources des exercices clos sont portées en recettes au compte de l'exercice courant (3).

§ 4. *Fixation des dépenses.*

Art. 114. — Le tableau du budget définitif qui est annexé au projet de loi sur le règlement de chaque exercice fait connaître, pour la dépense et par chapitre,

Les crédits ouverts;

Les droits acquis aux créanciers de l'Etat;

Les payements effectués;

Et les dépenses restant à payer (4).

Art. 115. — Les crédits ouverts par la loi annuelle des finances pour les dépenses des départements, des communes et autres services locaux, avec imputation sur des ressources spéciales, sont employés par les ministres ordonnateurs et réglés définitivement d'après le montant des recettes effectuées, sans qu'il y ait lieu, en fin d'exercice, d'opérer des annulations et d'accorder des suppléments de crédits pour les différences qui existeraient entre les produits réalisés et les crédits approximativement ouverts au budget. Un tableau justificatif des modifications qu'ont en conséquence éprouvées les évaluations du budget, en recette et en dépense, est joint à la proposition de loi pour le règlement définitif de l'exercice (5).

Ce même document est inséré dans le compte général de l'administration des finances ; il est accompagné d'un autre tableau, arrêté de concert entre le ministre des finances et les autres départements ministériels, qui récapitule toutes les modifications que des lois spé-

(1) Ordonnance du 23 décembre 1829, art. 1er.
(2) Ordonnance du 22 décembre 1829, art. 3.
(3) Lois de règlement définitif des budgets.
(4) Ordonnance du 23 décembre 1829, art. 1er.
(5) Loi du 4 mai 1834 art. 10.

ciales ont pu successivement apporter aux prévisions du budget primitif, et qui détermine, tant pour les évaluations de recettes que pour les crédits, les fixations définitives devenues, d'après les résultats effectifs des recouvrements et des payements, la base du compte de l'exercice dont le règlement est proposé au corps législatif.

§ 5. *Clôture des crédits.*

Art. 116. — Toutes les dépenses d'un exercice doivent être liquidées et ordonnancées dans les sept mois qui suivent l'expiration de l'exercice.

Art. 117. — L'époque de la clôture des payements à faire par le trésor public, sur les ordonnances des ministres, est fixée au 31 août de la seconde année de l'exercice (1).

118. — Faute par les créanciers de réclamer leur payement avant le 31 août de la deuxième année, les ordonnances et mandats délivrés à leur profit sont annulés, sans préjudice des droits de ces créanciers, et sauf réordonnancement jusqu'au terme de déchéance (2).

Art. 119. — Les crédits ou portions de crédits qui n'ont pas été employés à ladite époque du 31 août, par des payements effectifs, sont annulés dans la comptabilité des divers ministères après le règlement définitif de l'exercice, sauf le report des crédits spéciaux autorisés par les lois, ainsi qu'il est prescrit par l'article suivant (3).

Art. 120. — Les fonds restés disponibles, en fin d'exercice, sur les centimes et produits locaux affectés aux dépenses ordinaires, facultatives ou extraordinaires des départements, à celles du cadastre, des secours spéciaux et des non-valeurs des contributions foncière, personnelle et mobilière, sont transportés par les lois de règlement aux exercices qu'elles déterminent, en y conservant leur affectation primitive (4).

Art. 121. — Les rapports mentionnés dans l'article précédent sont l'objet de dispositions spéciales dans la loi du règlement; toutefois l'emploi des fonds par les ministres ordonnateurs peut avoir lieu dès l'ouverture de l'exercice (5).

Art. 122. — A l'égard de crédits qui ont pour objet le remboursement ou la répartition des produits portés en recette au budget, tels que les sommes indûment perçues, les amendes et confiscations, etc., il est établi et publié, au compte général de l'administration des finances, des états dans lesquels les payements effectués sur chaque exercice sont rapprochés des produits auxquels ils s'appliquent (1).

(1) Décret du 11 août 1850, art. 2.
(2) Décret du 11 août 1850, art. 3.
(3) Ordonnance du 11 juillet 1833, art. 2.
(4) Lois de règlement définitif des budgets.
(5) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 96.

§ 6. *Apurement des restes à payer et dépenses sur exercices clos.*

Art. 123. — Les payements à effectuer pour solder les dépenses des exercices clos sont ordonnancés sur les fonds de l'exercice courant (2).

Art. 124. — Les ministres sont tenus de renfermer les ordonnances à délivrer sur l'exercice courant, par rappel des exercices clos, dans les limites des crédits par chapitre annulés par les lois de règlement, pour les dépenses restant à payer à la clôture de l'exercice.

Ces ordonnances sont imputées sur un chapitre spécial ouvert pour mémoire et pour ordre au budget de chaque ministère, sans allocation spéciale de fonds.

Le montant des payements effectués pendant le cours de chaque année, pour des exercices clos, est porté au crédit de ce chapitre et compris parmi les crédits législatifs, lors du règlement de l'exercice (3).

Art. 125. — Toutefois, les dépenses que les comptes présentent comme restant à payer à l'époque de la clôture d'un exercice, et qui ont été autorisées par des crédits régulièrement ouverts, peuvent être ordonnancées par les ministres sur les fonds des budgets courants, avant que la loi de règlement de cet exercice ait été votée (4).

Art. 126. — Dans le cas où des créances dûment constatées sur un exercice clos n'auraient pas fait partie des restes à payer arrêtés par la loi de règlement, il ne peut y être pourvu qu'au moyen de crédits supplémentaires et selon les formes suivantes (5).

Si les dépenses se rattachent à des chapitres dont les crédits ont été annulés pour une somme égale ou supérieure à leur montant, les crédits supplémentaires peuvent être ouverts par des décrets.

S'il s'agit de dépenses excédant les crédits affectés à chaque chapitre, les ministres attendent, pour les ordonnancer, que la loi ait accordé les suppléments nécessaires.

Les charges publiques obligatoires dont l'évaluation n'a pu être fixée que provisoirement par le budget et dont la limite ne devient définitive que par le résultat de l'exécution même du service, sont l'objet de propositions spéciales dans la loi de règlement, conformément à l'art. 32 (6).

Art. 127. — Les comptes annuels des minis-

(1) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 97.
(2) Lois de règlement définitif des budgets.
(3) Loi du 23 mai 1834, art. 8.
(4) Ordonnance du 10 février 1838, art. 3.
(5) Loi du 23 mai 1834, art. 9.
(6) Ordonnance du 10 février 1838, art. 4.

tres et le compte général de l'administration des finances contiennent un tableau spécial qui présente, pour chacun des exercices clos, et par chapitre de dépense, les crédits annulés par les lois de règlement pour les dépenses restant à payer, les nouvelles créances qui auraient fait l'objet de crédits supplémentaires et les payements effectués jusqu'au terme de déchéance (1).

Art. 128. — Pour le service de la dette viagère et des pensions, et pour celui de la solde et des autres dépenses payables sur revues, la dépense servant de base au règlement des crédits de chaque exercice ne se compose que des payements effectués jusqu'à l'époque de sa clôture. Les rappels d'arrérages payés sur ces mêmes services, d'après les droits ultérieurement constatés, continuent d'être imputés sur les crédits de l'exercice courant; mais, en fin d'exercice, le transport en est effectué à un chapitre spécial, au moyen d'un virement de crédit autorisé chaque année par un décret qui est soumis à la sanction législative avec la loi de règlement définitif de l'exercice expiré (2).

Art. 129. — Aussitôt que le compte définitif d'un exercice est arrêté, les ministres ordonnateurs font dresser l'état nominatif des créances non payées à l'époque de la clôture dudit exercice. Ils font former de semblables états pour les nouvelles créances qui seraient successivement ajoutées à ce reste à payer, en vertu de crédits spéciaux ouverts conformément à l'art. 9 de la loi du 23 mai 1834. Ces états sont rédigés d'après un modèle uniforme et remis en double expédition au ministère des finances (3).

Art. 130. — Les rappels de dépenses des exercices clos imputables sur les budgets courants sont ordonnancés nominativement. Les ordonnances ne sont valables que jusqu'à la fin de l'année pendant laquelle elles ont été émises. L'annulation en a lieu d'office par les agents du trésor, et les ministres ne réordonnancent ces rappels que sur une nouvelle réclamation des créanciers (4).

Art. 131. — Les ordonnances délivrées pour rappels sur exercices clos ne sont mises en payement qu'après que le ministre des finances a reconnu, au vu des états nominatifs mentionnés en l'art. 129, que les créances ordonnancées s'appliquent à des crédits restés à la disposition des ministres (5).

Art. 132. — A la fin de chaque année, les agents du trésor adressent au ministre des finances un bordereau nominatif, par ministère, exercice et chapitre, des payements qu'ils ont effectués pendant l'année pour dépenses des exercices clos (1).

Art. 133. — La vérification par créance individuelle que prescrit l'art. 131 ci-dessus, ainsi que la formation des états nominatifs à dresser en exécution des art. 129 et 132, n'ont pas lieu pour les arrérages des rentes perpétuelles et pour les intérêts de cautionnements dont la dépense résulte de titres inscrits au trésor sur les livres de la dette publique. Il n'est établi, pour ces deux services, que des bordereaux sommaires par nature de dette (2).

Art. 134. — A l'expiration de la période quinquennale, fixée par l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831, pour l'entier apurement des exercices clos, les crédits applicables aux créances restant encore à solder demeurent définitivement annulés, et l'exercice, arrivé au terme de déchéance, cesse de figurer dans la comptabilité des ministères (3).

Art. 135. — Il est, chaque année, rendu compte à la cour des comptes, à la suite du résumé général des virements de comptes, de toutes les opérations relatives à l'apurement des exercices clos. A l'appui de cette production spéciale, le ministre des finances fait remettre à la cour une des deux expéditions des états nominatifs dressés par les ministres ordonnateurs, les bordereaux de payements envoyés par les agents du trésor et les états sommaires formés pour les rentes perpétuelles et les intérêts de cautionnements. Au moyen de ces divers documents, la cour des comptes vérifie lesdites opérations, et constate, par ses déclarations générales, la régulière exécution des art. 8, 9 et 10 de la loi du 23 mai 1834 (4).

§ 7. *Déchéance quinquennale des créances sur l'État.*

Art. 136. — Sont prescrites et définitivement éteintes, au profit de l'Etat, sans préjudice des déchéances prononcées par les lois antérieures ou consenties par des marchés ou conventions, toutes les créances qui, n'ayant pas été acquittées avant la clôture des crédits de l'exercice auquel elles appartiennent, n'auraient pu, à défaut de justifications suffisantes, être liquidées, ordonnancées et payées dans un délai de cinq années, à partir de l'ouverture de l'exercice, pour les créanciers domiciliés en Europe, et de six années pour les créanciers résidant hors du territoire européen (5).

Art. 137. — Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux créances

(1) Loi du 23 mai 1834, art. 10.
(2) Loi de règlement du budget de l'exercice 1834 du 8 juillet 1837, art. 9.
(3) Ordonnance du 10 février 1838, art. 2.
(4) Ordonnance du 10 février 1838, art. 5.
(5) Ordonnance du 10 février 1838, art. 6.

(1) Ordonnance du 18 février 1838, art. 7.
(2) Ordonnance du 10 février 1838, art. 8.
(3) Ordonnance du 10 février 1838, art. 9, et loi du 10 mai 1838, art. 7.
(4) Ordonnance du 10 février 1838, art. 11.
(5) Loi du 29 janvier 1831, art. 9, § 1er.

dont l'ordonnancement et le payement n'ont pu être effectués, dans les délais déterminés, par le fait de l'administration ou par suite de pourvois formés devant le conseil d'Etat.

Tout créancier a le droit de se faire délivrer, par le ministre compétent, un bulletin énonçant la date de sa demande et les pièces produites à l'appui (1).

Art. 138. — Ce bulletin est dressé d'après les registres ou documents authentiques qui doivent constater, dans chaque ministère ou administration, la production des titres de créances (2).

Art. 139. — Les dépenses que les ministres ont à solder postérieurement aux délais ci-dessus et provenant, soit de créances d'individus résidant hors du territoire européen, pour lesquelles une année de plus est accordée par la loi du 29 janvier 1831, soit de créances affranchies de la déchéance, dans les cas prévus par l'art. 10 de la même loi, ou qui sont soumises à des prescriptions spéciales, ne sont ordonnancées qu'après que des crédits extraordinaires, spéciaux par articles, ont été ouverts. Ces créances sont imputées sur le budget courant à un chapitre spécial, intitulé : *Dépenses des exercices périmés*. Si elles n'ont pas été payées à l'époque de la clôture de l'exercice sur lequel le crédit spécial a été ouvert, ce crédit est annulé, et le réordonnancement des mêmes créances ne doit avoir lieu qu'en vertu d'un nouveau crédit, également applicable au chapitre des dépenses des exercices périmés (3).

Art. 140. — Les crédits extraordinaires spéciaux à demander pour les créances des exercices périmés ne peuvent être ouverts que par la loi. Sont seuls exceptés de cette disposition les crédits que nécessiterait le service des arrérages des rentes perpétuelles et des rentes viagères (4).

Il est formé pour les créances des exercices périmés, comme pour celles des exercices clos, des états nominatifs qui sont remis au ministère des finances en double expédition.

L'une de ces expéditions est produite à la cour des comptes.

§ 8. *Prescriptions légales, oppositions et dispositions spéciales pour la libération définitive du trésor.*

Art. 141. — Les arrérages de rentes perpétuelles et viagères, et les intérêts dus sur les capitaux de cautionnements, se prescrivent par cinq ans (5).

Art. 142. — Les pensions et secours annuels sont rayés des livres du trésor après trois ans de non-réclamation, sans que leur rétablissement donne lieu à aucun rappel d'arrérages antérieurs à la réclamation.

La même déchéance est applicable aux héritiers ou ayants cause des pensionnaires qui n'ont pas produit la justification de leurs droits dans les trois ans qui suivent la date du décès de leur auteur (1).

Art. 143. — Le droit à la jouissance d'une pension militaire est suspendu par la résidence hors de l'empire sans l'autorisation de l'empereur, lorsque l'absence se sera prolongée au delà d'une année.

Les titulaires de pensions sur l'Etat, autres que les pensions militaires, ne sont pas tenus de se pourvoir d'une autorisation de résidence à l'étranger (2).

Art. 144. — Le montant des cautionnements dont le remboursement n'a pas été effectué par le trésor public, faute de productions ou de justifications suffisantes, dans le délai d'un an, à compter de la cessation des fonctions du titulaire, ou de la réception des fournitures et travaux, peut être versé en capital et intérêts à la caisse des dépôts et consignations, à la conservation des droits de qui il appartiendra. Ce versement libère définitivement le trésor public (3).

Art. 148. — Toutes saisies-arrêts ou oppositions sur des sommes dues par l'Etat, toutes significations de cession ou transport desdites sommes, et toutes autres ayant pour objet d'en arrêter le payement, doivent être faites entre les mains des payeurs, agents ou préposés sur la caisse desquels les ordonnances ou les mandats sont délivrés (4).

Néanmoins, à Paris, et pour tous les payements à effectuer aux caisses centrales du trésor public, elles sont exclusivement faites entre les mains du conservateur des oppositions au ministère des finances (5).

Sont considérées comme nulles et non avenues toutes oppositions ou significations faites à toutes autres personnes que celles ci-dessus indiquées (6).

Ces dispositions ne dérogent pas aux lois relatives aux oppositions à faire sur les capitaux et intérêts de cautionnements (7).

Art. 149. — Lesdites saisies-arrêts, oppositions ou significations n'ont d'effet que pendant cinq années, à compter de leur date, si elles n'ont pas été renouvelées dans ledit délai, quels que soient d'ailleurs les actes, traités ou

(1) Loi du 29 janvier 1831, art. 10.
(2) Ordonnance du 10 février 1838, art. Ier.
(3) Ordonnance du 10 février 1838, art. 10, et loi du 10 mai 1838, art. 8.
(4) Loi du 3 mai 1842, art. 13.
(5) Code Napoléon, art. 2277; avis du conseil d'état, approuvés les 24 mars et 13 avril 1809.

(1) Loi du 9 juin 1853, art. 30.
(2) Loi du 11 avril 1831, art. 26, et ordonnance du 24 février 1832, art. Ier.
(3) Loi du 9 juillet 1836, art. 16.
(4) Décret du 13 juin 1806, art. 3.
(5) Loi du 31 janvier 1833, art. Ier.
(6) Loi du 5 mai 1855, art. 17.
(7) Loi du 9 juillet 1836, art. 13.

jugements intervenus sur lesdites saisies-arrêts, oppositions ou significations.

En conséquence, elles sont rayées d'office des registres dans lesquels elles auraient été inscrites, et ne sont pas comprises dans les certificats prescrits par l'art. 14 de la loi du 19 février 1792 et par les art. 7 et 8 du décret du 18 août 1807 (1).

Art. 150. — Les oppositions sur cautionnements en numéraire peuvent être faites, soit aux greffes des tribunaux civils ou de commerce, dans le ressort desquels les titulaires exercent leurs fonctions, soit au trésor, au bureau des oppositions (2).

Les oppositions faites aux greffes des tribunaux doivent être notifiées au trésor, pour valoir sur les intérêts de cautionnements (3).

Art. 151. — Les oppositions à faire sur les cautionnements des titulaires inscrits sans désignation de résidence sur les livres du trésor doivent être signifiées à Paris, au bureau des oppositions (4).

Chap. X. — *Comptes des ministres.*

§ 1er. *Dispositions générales.*

Art. 152. — Les ministres présentent, à chaque session, des comptes imprimés de leurs opérations pendant l'année précédente (5).

Art. 153. — Ces comptes, qui se règlent par exercice, comprennent l'ensemble des opérations qui ont eu lieu pour chaque service, depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de l'exercice (6).

Art. 154. — Ces comptes sont joints à la proposition de la loi particulière ayant pour objet le règlement définitif du budget expiré (7).

Art. 155. — Les comptes de chaque exercice doivent être établis d'une manière uniforme et présenter les mêmes divisions que le budget (8).

Art. 156. — Le compte général de l'administration des finances, la situation provisoire de l'exercice courant et tous les documents à établir au 31 décembre de chaque année doivent être publiés pendant le premier trimestre de l'année suivante (9).

Art. 157. — Les comptes que les ministres doivent publier chaque année sont établis d'après les règles ci-après (1).

(1) Loi du 9 juillet 1836, art. 13.
(2) Loi du 25 nivose an XIII, art. 2.
(3) Avis du conseil d'État, approuvé le 12 août 1807.
(4) Décret du 28 août 1808 et ordonnance du 25 septembre 1816.
(5) Loi du 28 avril 1816, art. 122, et loi du 25 mars 1817, art. 148.
(6) Ordonnance du 10 décembre 1823, art. 3.
(7) Loi du 15 mai 1818, art. 102.
(8) Loi du 19 juillet 1820, art. 7, et ordonnance du 1er septembre 1827, art. 7.
(9) Loi du 9 juillet 1836, art. 11.

§ 2. *Compte général de l'administration des finances.*

Art. 158. — Le compte annuel de l'administration des finances comprend toutes les opérations relatives au recouvrement et à l'emploi des deniers de l'Etat, et il présente la situation de tous les services de recette et de dépense, au commencement et à la fin de l'année.

A cet effet, ce compte général est appuyé des cinq comptes de développements ci-après désignés :

1° Compte des contributions et revenus publics.

Ce compte fait connaître, par année, par exercice, par branche de revenus et par nature de perception :

Les droits constatés à la charge des redevables de l'Etat ;

Les recouvrements effectués sur ces droits ;

Les recouvrements restant à faire.

2° Compte des dépenses publiques.

Ce compte, qui récapitule les résultats développés dans les comptes de chaque département ministériel, présente, par année, par exercice, par ministère et par chapitre :

Les droits constatés au profit des créanciers de l'Etat et résultant des services faits pendant l'année ;

Les payements restant à effectuer pour solder les dépenses.

3° Compte de trésorerie.

Ce compte présente :

Les mouvements de fonds opérés entre les comptables des finances ;

L'émission et le retrait des engagements à terme du trésor ;

Les recettes et les payements faits pour le compte des correspondants du trésor ;

Enfin, l'excédant de recouvrement ou de payement provenant des revenus et des dépenses de l'Etat.

Ces différentes opérations sont renfermées entre les valeurs de caisse et de portefeuille existantes chez les comptables des finances, au commencement et à l'expiration de l'année.

Le compte du service de la trésorerie est appuyé de la situation de l'actif et du passif de l'administration des finances et de l'état de la dette flottante, à la fin de chaque année.

4° Compte des budgets.

Ce compte se compose :

(1) Ordonnance du 10 décembre 1823, art. 1er.

De la situation définitive de l'exercice expiré,

Et de la situation provisoire de l'exercice courant.

Il présente, d'une part :

La comparaison, avec les évaluations du budget des recettes, des droits constatés à la charge des redevables de l'Etat et des recouvrements effectués sur ces droits ;

D'autre part :

La comparaison, avec les crédits ouverts par le budget des dépenses, des droits constatés au profit des créanciers de l'Etat et des payements effectués sur les ordonnances des ministres.

5° Comptes des divers services publics.

Ces comptes présentent les opérations annuelles et la situation, à la fin de chaque année, des divers services qui se rattachent directement ou indirectement à l'exécution des lois de finances.

Le compte spécial de la dette inscrite et des cautionnements est présenté distinctement, en capital et intérêts (1).

§ 3. *Compte des recettes de l'exercice expiré.*

Art. 159. — Le compte rendu par le ministre des finances pour les recettes de l'exercice expiré contient les développements applicables à chaque division principale des produits du budget, et fait connaître avec détails les valeurs, matières et quantités qui ont été soumises à l'application des tarifs et qui ont déterminé le montant des droits perçus par le trésor public.

§ 4. *Comptes définitifs des dépenses des ministères pour chaque exercice.*

Art. 160. — Les comptes que les ministres doivent publier à chaque session législative développent les opérations qui ne sont que sommairement exposées dans le compte général de l'administration des finances.

Ils se composent :

1° D'un tableau général présentant, par chapitre, tous les résultats de la situation définitive de l'exercice expiré, qui servent de base à la loi proposée pour le règlement définitif dudit exercice ;

2° De développements destinés à expliquer, avec tous les détails propres à chaque nature de service, les dépenses constatées, les payements effectués et les créances restant à solder à l'époque de la clôture de l'exercice ;

3° D'un état comparatif, par chapitre, des dépenses de l'exercice expiré avec celles du budget de l'exercice précédent, expliquant les causes des différences qui ressortent de cette comparaison ;

4° Du compte d'apurement que la loi du 23 mai 1834 et l'art. 127 du présent décret prescrivent de publier pour les exercices clos législativement arrêtés ;

5° Et, enfin, des documents spéciaux dont la publication est ordonnée par le chapitre XI ci-après.

Tous les documents à produire à l'appui du règlement définitif de l'exercice expiré forment une publication séparée pour chaque département ministériel (1).

Chap. XI. — *Documents spéciaux à publier par les ministres.*

§ 4. *Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.*

Art. 168. — Il est distribué au sénat et au corps législatif, à l'ouverture de chaque session, un tableau qui fait connaître :

1° Le nom, la demeure et la profession des parents des élèves admis dans l'année, à titre de boursiers, dans les écoles d'arts et métiers entretenues par l'Etat ;

2° Les diverses natures de machines, d'appareils, de meubles et d'ustensiles exécutés par les élèves, et leurs prix moyens (2).

Art. 169. — Les comptes rendus des travaux des ingénieurs des mines et des travaux ordinaires et extraordinaires des ponts et chaussées sont publiés conformément à la loi du 25 novembre 1850 (3).

Art. 170. — Il est, chaque année, distribué au sénat et au corps législatif un rapport sommaire sur la situation et les opérations des caisses d'épargne. Ce rapport est suivi d'un état général des sommes votées ou données par les conseils généraux, les conseils municipaux et les citoyens, pour subvenir au service des frais des caisses d'épargne (4).

Art. 171. — Il est rendu compte des travaux pour l'établissement des chemins de fer dans la forme indiquée par les lois relatives à leur exécution (5).

§ 7. *Dispositions spéciales à plusieurs ministères.*

Art. 181. — Les crédits ordinaires alloués pour souscriptions dans les budgets des divers ministères ne peuvent, dans aucun cas, être engagés pour plus des deux tiers de leur chiffre total à des ouvrages dont la publication embrasse plusieurs années (6).

Art. 182. — Les livres et ouvrages gravés ou

(1) Ordonnance du 10 décembre 1823, art. 2.

(1) Ordonnance du 18 décembre 1823, art. 4.
(2) Loi du 21 avril 1832, art. 12.
(3) Loi du 25 novembre 1850,
(4) Loi du 5 juin 1835, art. 12.
(5) Lois des 14 juillet 1860 et 2 juillet 1861.
(6) Loi du 10 août 1839, art. 7.

imprimés par ordre du gouvernement, ainsi que ceux auxquels il aurait souscrit, ne peuvent être distribués qu'aux bibliothèques de Paris et des départements.

Il est rendu compte au sénat et au corps législatif des décisions spéciales et motivées qui en ont accordé à des individus, à titre de récompense ou pour tout autre motif (1).

Art. 185. — Il est fourni, chaque année, au sénat et au corps législatif un état sommaire de tous les marchés de 50,000 francs et au-dessus, passés dans le courant de l'année échue.

Les marchés inférieurs à cette somme, mais qui s'élèveraient ensemble, pour des objets de même nature, à 50,000 francs et au-dessus, sont portés sur ledit état.

Cet état indique le nom et le domicile des parties contractantes, la durée, la nature et les principales conditions du contrat (2).

Art. 186. — Chaque année, un état détaillé des logements accordés dans les bâtiments dépendants du domaine de l'Etat est annexé à la loi des dépenses.

Cet état n'est pas nominatif, mais il indique la fonction ou le titre pour lesquels le logement est accordé (3).

Art. 187. — Les comptes des matières appartenant à l'Etat sont, chaque année, imprimés et soumis au sénat et au corps législatif à l'appui des comptes généraux (4).

Art. 188. — Quant au mobilier fourni, soit par l'Etat, soit par les départements, aux fonctionnaires publics, archevêques et évêques, il en est fait des inventaires qui sont récolés à la fin de chaque année et à chaque mutation de titulaire.

Ces récolements servent à faire connaître les accroissements et diminutions survenus depuis le récolement précédent, et doivent être faits, pour le mobilier de l'Etat, par les agents de l'administration des domaines, et, pour le mobilier des préfectures et des sous-préfectures, par le préfet ou son délégué assisté de deux membres du conseil général désignés d'avance par le conseil.

En ce qui concerne le mobilier des archevêchés et des évêchés, le récolement est fait par le préfet ou son délégué, concurremment avec le titulaire.

Ces inventaires et récolements doivent être déposés aux archives du ministère des finances et des départements ministériels respectifs, à la cour des comptes et au secrétariat général des préfectures (5).

(1) Loi du 23 mai 1834, art. 4.
(2) Loi du 31 janvier 1833, art. 12.
(3) Loi du 23 avril 1833, art. 12.
(4) Loi du 24 avril 1833, art. 10.
(5) Loi du 26 juillet 1829, art. 8 ; ordonnance du 7 avril 1819 ; ordonnance du 3 février 1830, art. Ier, 4 et 5 ; ordonnance du 4 janvier 1832 ; loi du 8 décembre 1848, art. 14, et décret du 28 mars 1852, art. Ier.

Chap. XII. — *Services spéciaux rattachés pour ordre au budget de l'Etat.*

Art. 189. — Les recettes et les dépenses des services spéciaux :

De la Légion d'honneur,

De l'imprimerie impériale,

Des chancelleries consulaires,

De la fabrication de la monnaie et des médailles,

De la caisse de dotation de l'armée,

De la caisse des invalides de la marine,

Sont portées pour ordre dans les tableaux du budget général de l'Etat. Ces services spéciaux sont soumis à toutes les règles prescrites par les lois de finances pour les recettes et les dépenses de l'Etat.

Les budgets et les comptes détaillés de ces services sont annexés respectivement aux budgets et aux comptes des départements ministériels auxquels ils ressortissent (1).

Art. 190. — La cour des comptes statue chaque année, par ses déclarations générales, sur la conformité des résultats soumis au contrôle législatif pour le règlement définitif des services spéciaux, avec ceux des arrêts rendus par elle sur les comptes individuels qui sont produits pour les mêmes services.

A cet effet, les ministres des départements auxquels ressortissent ces services spéciaux remettent à la cour des comptes un tableau comparatif, par chapitre, des recettes et des dépenses comprises dans le compte définitif publié par eux pour chaque exercice, avec celles que présentent, pour le même exercice, les comptes annuels soumis au jugement de la cour par les comptables particuliers de ces services (2).

Chap. XIII. — *Examen et contrôle administratif des comptes ministériels.*

Art. 191. — Les comptes publiés par les ministres sont établis d'après leurs écritures officielles et appuyés sur pièces justificatives ; les résultats en sont contrôlés par leur rapprochement avec ceux du grand-livre de la comptabilité générale des finances (3).

Art. 192. — A la fin de chaque année, le ministre des finances propose à l'empereur la nomination d'une commission composée de neuf membres choisis dans le sein du sénat, du corps législatif, du conseil d'Etat et de la cour des comptes, laquelle est chargée d'arrêter le journal et le grand-livre de la comptabilité générale des finances au 31 décembre, et de constater la concordance des comptes

(1) Lois du 9 juillet 1836, art. 17, et du 26 avril 1855.
(2) Ordonnance du 15 février 1847, art. Ier.
(3) Ordonnance du 10 décembre 1823, art. 6.

des ministres avec les résultats des écritures centrales des finances. Il est dressé procès-verbal de cette opération, et la remise du procès-verbal est faite au ministre des finances, qui en donne communication au sénat et au corps législatif (1).

Art. 193. — Il est mis sous les yeux de la commission un tableau présentant, pour l'exercice clos dont le règlement définitif est proposé à la sanction législative, la comparaison des comptes publiés par les ministres, avec les résultats des comptes individuels soumis au jugement de la cour des comptes.

La commission procède à la vérification de ce tableau, qui est communiqué au sénat et au corps législatif, avec son rapport, par le ministre des finances (2).

Art. 194. — Le contrôle ordonné par l'article précédent énonce distinctement les recettes et les payements faits chaque année sur les exercices ouverts, afin que les certificats annuels de la commission puissent confirmer l'exactitude des comptes définitifs rendus pour l'exercice expiré, par les ministres de tous les départements (3).

Art. 195. — Cette commission vérifie et arrête au 31 décembre de chaque année, les livres et registres tenus à la direction de la dette inscrite et servant à établir le montant des rentes et pensions subsistantes, ainsi que celui des cautionnements à rembourser.

La commission vérifie également les états sommaires des débets et créances dont le recouvrement est confié à l'agent judiciaire du trésor.

Elle est chargée, en outre, de constater la concordance des écritures avec le compte général de l'administration des finances.

Le compte général des matières de chaque ministère est soumis à l'examen de cette commission.

Le résultat de ces opérations est compris dans le procès-verbal de ses travaux et distribué au sénat et au corps législatif (4).

CHAP. XIV. — *Dispositions particulières sur la dette inscrite et sur la dette flottante.*

§ 1er. *Dette consolidée.*

. . . .

§ 2. *Amortissement de la dette inscrite.*

Art. 218. — Une caisse d'amortissement est chargée du rachat de la dette consolidée; elle est surveillée par sept commissaires.

La commission de surveillance est composée d'un sénateur, d'un membre du corps législatif, d'un membre du conseil d'Etat, d'un président de la cour des comptes, nommés pour trois ans par l'empereur, du gouverneur de la banque de France, du président de la chambre de commerce de Paris et du directeur du mouvement général des fonds au ministère des finances.

Le président de la commission est nommé pour un an par l'empereur (1).

Art. 219. — La caisse d'amortissement est dirigée et administrée par un directeur général auquel il peut être adjoint un sous-directeur.

Il y a un caissier responsable (2).

Art. 220. — Le directeur général, le sous-directeur et le caissier sont nommés par l'empereur. Les traitements du directeur général, du sous-directeur et du caissier sont fixés par l'empereur, sur la proposition de la commission de surveillance (3).

Art. 221. — Le directeur général est responsable de la gestion des deniers de la caisse.

Il ne peut être révoqué que sur une demande motivée de la commission de surveillance, directement adressée à l'empereur (4).

Art. 222. — Le caissier est responsable du maniement des deniers ; il fournit un cautionnement dont le montant est réglé par un décret, sur la proposition de la commission (5).

Art. 223. — Son compte annuel est jugé par la cour des comptes (6).

Art. 224. — Les fonds d'amortissement se composent :

(1°) De ceux qui, pour l'exécution de la loi du 10 juin 1833, ont été répartis au marc le franc et proportionnellement au capital nominal de chaque espèce de dette, savoir:

Dotations annuelles fixées par les lois ;
Rentes rachetées par la caisse d'amortissement.

(2°) Des rentes successivement rachetées et de celles provenant de la consolidation de la réserve, dont le produit demeure affecté à l'espèce de dette sur laquelle les rachats ou les consolidations ont eu lieu ;

(3°) De la dotation spéciale qui doit être affectée à tout emprunt au moment de sa création, et qui ne peut être fixée au-dessous de 1 p. 100 du capital nominal des rentes créées (7).

(1) Ordonnances du 10 décembre 1823, art. 7, et du 8 décembre 1830, art. 1er.
(2) Ordonnance du 10 décembre 1823, art. 8.
(3) Ordonnance du 10 décembre 1823, art. 9.
(4) Ordonnances du 12 novembre 1826, art. 2, et du 26 août 1844 ; arrêtés ministériels du 30 décembre 1829, art. 2, et du 9 novembre 1832.

(1) Loi du 28 avril 1816, art. 99, et décret du 27 mars 1852, art. 1er et 2.
(2) Loi du 28 avril 1816, art. 100.
(3) Loi du 28 avril 1816, art. 101.
(4) Loi du 28 avril 1816, art. 102.
(5) Loi du 28 avril 1816, art. 103.
(6) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 40.
(7) Loi du 10 juin 1833 et lois annuelles de finances.

Art. 225. — Les fonds d'amortissement sont versés chaque jour, par le trésor public, au caissier de la caisse d'amortissement (1).

Art. 226. — Ils sont employés au rachat des rentes dont le cours n'est pas supérieur au pair (1).

Art. 227. — Le pair se compose du capital nominal, augmenté des arrérages échus du semestre courant (2).

Art. 228. — Le fonds d'amortissement appartenant à des rentes dont le cours serait supérieur au pair est mis en réserve ; à cet effet, la portion, tant de la dotation que des rentes rachetées, applicable au rachat de ces rentes, est acquittée chaque jour à la caisse d'amortissement, en un bon du trésor portant intérêt à 3 p. 100 par an jusqu'à l'époque du remboursement (3).

Art. 229. — Les bons du trésor formant la réserve de l'amortissement sont, de semestre en semestre, consolidés et convertis en rentes au cours moyen et avec jouissance du premier jour du semestre pendant lequel la réserve aura été accumulée.

L'affectation et l'emploi du produit de ces consolidations sont déterminées par la loi (4).

Art. 230. — Les rentes acquises par la caisse au moyen : 1° des sommes affectées à sa dotation, 2° des arrérages desdites rentes, sont immobilisées et ne peuvent, dans aucun cas ni sous aucun prétexte, être vendues ni mises en circulation, à peine de faux et autres peines de droit contre tous vendeurs et acheteurs.

Lesdites rentes sont annulées aux époques et pour la quotité qui sont déterminées par une loi (5).

Art. 231. — La caisse d'amortissement ne peut recevoir aucun dépôt ni consignation de quelque espèce que ce soit (6).

Art. 232. — Tous les trois mois, les commissaires surveillants entendent le compte qui leur est rendu de la situation de cet établissement. Ce compte est rendu public.

Ils vérifient, toutes les fois qu'ils le jugent utile, et au moins une fois par mois, l'état des caisses, la bonne tenue des écritures et tous les détails administratifs (7).

Art. 233. — La commission fait au directeur général les observations qu'elle juge convenables et qui cependant ne sont point obligatoires pour lui (8).

Art. 234. — Chaque année, il est fait au sénat et au corps législatif, en présence du directeur général, un rapport sur la direction et sur la situation de cet établissement.

Ce rapport et les tableaux dont il est accompagné sont rendus publics (1).

Art. 235. — Il ne peut, dans aucun cas ni sous aucun prétexte, être porté atteinte à la dotation de la caisse d'amortissement.

Cet établissement est placé, de la manière la plus spéciale, sous la surveillance et la garantie de l'autorité législative (2).

Art. 236. — Les rentes sur le grand-livre de la dette publique, acquises par la caisse d'amortissement, sont inscrites en son nom. Il est fait mention, sur les inscriptions au grand-livre, qu'elles ne peuvent être transférées ; et il est apposé, à cet effet, sur les extraits desdites inscriptions qui sont délivrés au nom de la caisse, un timbre portant ces mots : *non transférables* (3).

Art. 237. — Les rachats que fait la caisse d'amortissement n'ont lieu qu'avec concurrence et publicité (4).

Art. 238. — Il ne peut être disposé d'aucune partie des rentes rachetées par la caisse d'amortissement qu'en vertu d'une loi spéciale (5).

Art. 239. — Lorsque le cours des rentes redescend au pair et au-dessous du pair, les bons délivrés par le trésor deviennent exigibles et sont remboursés à la caisse d'amortissement, successivement et jour par jour, avec les intérêts courus jusqu'au remboursement, en commençant par le bon le plus anciennement souscrit. Les sommes ainsi remboursées sont employées au rachat des rentes auxquelles appartient la réserve, tant que leur prix ne s'élève pas au-dessus du pair (6).

§ 3. *Dette viagère.*

3° Pensions.

Art. 254. — Les pensions à payer par l'État sont inscrites au grand-livre de la dette publique (7).

Cette inscription comprend :

Les pensions des grands fonctionnaires de l'empire (8) ;

Les pensions de l'ancienne pairie (9) ;

Les pensions civiles inscrites en vertu de la loi du 22 août 1790 (10) ;

(1) Loi du 10 juin 1833, art. 4.
(2) Loi du 10 juin 1833, art. 1er.
(3) Loi du 10 juin 1833, art. 4.
(4) Loi du 28 avril 1816, art. 109.
(5) Loi du 25 juin 1841, art. 36.
(6) Loi du 28 avril 1816, art. 110.
(7) Loi du 28 avril 1816, art. 112.
(8) Loi du 28 avril 1816, art. 113.

(1) Loi du 28 avril 1816, art. 114.
(2) Loi du 28 avril 1816, art. 115.
(3) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 25.
(4) Loi du 1er mai 1825, art. 3.
(5) Loi du 10 juin 1833, art. 3.
(6) Loi du 10 juin 1833, art. 5.
(7) Loi du 27 février 1811, art. Ier, et loi du 25 mars 1817, art. 22.
(8) Loi du 17 juillet 1856.
(9) Loi du 28 mai 1829.
(10) Loi des 22 août 1790 ; 31 juillet et 22 août 1791, et décret réglementaire du 13 septembre 1806.

Les pensions civiles inscrites en vertu de la loi du 9 juin 1853 (1);

Les anciennes pensions ecclésiastiques (2);

Les pensions militaires de retraite et de réforme, les pensions de veuves de militaires, les secours annuels au profit d'orphelins et les doublements de solde de vétérans (3);

Les pensions de donataires dépossédés (4);

Les pensions à titre de récompenses nationales (5);

Les pensions et indemnités viagères de retraite aux employés des anciennes listes civiles et du domaine privé du dernier règne (6).

Art. 255. — Aucun ministre ne peut faire payer de pensions sur les fonds de son département, sauf les exceptions déterminées par les lois (7).

Cette disposition est applicable à toutes les pensions qui existeraient ou seraient créées sous la dénomination de traitements conservés, et à quelque autre titre que ce soit (8).

Art. 256. — Le ministre des finances ne peut faire inscrire ni payer aucune pension dont le montant dépasserait le maximum fixé par les lois et dont la création ne lui serait pas justifiée par un décret énonçant les motifs et les bases légales de la concession, qui a dû être inséré au *Bulletin des lois* (9).

Art. 257. — Indépendamment des crédits de payement alloués chaque année pour les pensions de toute nature, des crédits législatifs d'inscription, annuels ou permanents, sont ouverts pour les nouvelles concessions (10).

Art. 258. — La liquidation et l'inscription des pensions sont soumises aux formalités ci-après:

Pour les pensions militaires, la liquidation préparée par le ministre de la guerre est soumise à la section de la guerre et de la marine du conseil d'Etat, dont l'avis est communiqué au ministre des finances, qui peut, s'il le juge convenable, soumettre de nouveau la liquidation proposée à la révision des sections de la guerre, de la marine et des finances réunies.

(1) Loi du 9 juin 1853 et décret du 9 nov. 1853, et loi du 14 juillet 1856, art. 13.

(2) Lois des 24 août 1790, 16 et 18 août 1792, 2 frimaire an II et 9 vendémiaire an VI.

(3) Lois et ordonnances des 28 fructidor an VII; 14 et 27 août 1814; 14 juillet 1819, art. 8; 17 août 1822; 11 avril 1831; 19 mai 1834 et 26 avril 1856.

(4) Loi du 26 juillet 1821.

(5) Lois et ordonnances des 13 décembre 1830; 25 août 1831; 21 avril, 26 avril et 13 décembre 1833; 4 septembre 1835; 15 juin 1836 et 13 juin 1850.

(6) Lois et décrets des 29 juin 1835, 8 juillet 1852, 13 et 15 juin 1853, 22 juin 1854, 10 mars 1854 et 14 juillet 1856, art. 13.

(7) Loi du 27 février 1811, art. 2, et loi du 25 mars 1817, art. 23.

(8) Loi du 15 mai 1818, art. 11.

(9) Loi du 25 mars 1817, art. 25 et 26.

(10) Lois des 25 mars 1817 et 17 avril 1833.

Le décret de concession est rendu sur la proposition du ministre liquidateur; le décret autorisant l'inscription sur les crédits ouverts est rendu sur la proposition du ministre des finances (1).

Art. 259. — Les pensions des grands fonctionnaires et les pensions accordées par les lois spéciales sont également inscrites en vertu d'un décret spécial.

Pour les pensions civiles soumises à la loi du 9 juin 1853, le ministre compétent arrête la liquidation, et, après l'avoir communiquée au ministre des finances, la soumet, avec l'avis de ce ministre, à l'examen de la section des finances au conseil d'Etat.

Sur l'avis de cette section, le ministre liquidateur propose le décret de concession, qui doit être contre-signé par lui et par le ministre des finances (2).

Art. 260. — Il ne peut être concédé annuellement de pensions civiles en vertu de la loi du 9 juin 1853 que dans la limite des extinctions réalisées sur les pensions inscrites. Dans le cas, toutefois, où cette limite devrait être dépassée par suite de l'accroissement des liquidations auquel peuvent donner lieu les nouvelles catégories de fonctionnaires soumis à la retenue et appelés à la pension par cette même loi, l'augmentation de crédit nécessaire doit être l'objet d'une loi spéciale (3).

Art. 261. — L'agent comptable des pensions rend à la cour des comptes un compte annuel des accroissements et diminutions opérés pendant l'année dans les pensions inscrites sur les fonds généraux (4).

Art. 262. — La cour des comptes ne prononce la libération de l'agent comptable des pensions, en ce qui concerne les accroissements résultant de nouvelles inscriptions, qu'après avoir constaté: 1° que ces inscriptions n'excèdent pas les crédits législatifs sur lesquels elles ont été imputées; 2° qu'elles sont conformes aux titres de concession (5).

Art. 263. — Les certificats d'inscription délivrés par suite de la concession d'une pension, à quelque titre que ce soit, doivent, pour être admis en payement, être revêtus du visa du contrôle (6).

Art. 264. — Les pensions et secours annuels sont payés par trimestre; le payement en est fait par les payeurs du trésor (7).

Art. 265. — Les arrérages des pensions sont

(1) Ordonnance du 20 juin 1817; décret du 8 juin 1852.

(2) Loi du 9 juin 1853; décret du 9 novembre 1853.

(3) Loi du 9 juin 1853, art. 21.

(4) Ordonnance du 12 novembre 1826, et règlement ministériel du 9 octobre 1832, chap. II, art. 12.

(5) Règlement ministériel du 9 octobre 1832, art. 3.

(6) Loi du 24 avril 1833, art. 5.

(7) Loi du 9 juin 1853, art. 30, et décret du 9 novembre 1853, art. 4.

payés au porteur du certificat d'inscription, qui en donne son acquit.

Il est rapporté à l'appui de ce titre un certificat de vie du pensionnaire, et, en cas de décès, les pièces justificatives des droits des héritiers (1).

Art. 266. — Chaque payement est indiqué au dos du certificat d'inscription de pension, par l'application qui lui est faite d'un timbre énonçant le trimestre pour lequel le payement a eu lieu et dont il a été donné acquit (2).

Art. 267. — Les pensions sont incessibles. Aucune saisie ou retenue ne peut être opérée, du vivant du pensionnaire, que jusqu'à concurrence d'un cinquième pour débet envers l'Etat, ou d'un tiers dans les circonstances prévues par les art. 203, 205 et 214 du Code Napoléon.

Les pensions civiles sont, en outre, saisissables jusqu'à concurrence d'un cinquième pour des créances privilégiées, aux termes de l'art. 2101 du Code Napoléon, et d'un tiers dans les circonstances prévues par les art. 206 et 207 du même Code (3).

Art. 268. — Les pensions militaires et leurs arrérages ne sont saisissables que dans le cas de débet envers l'Etat ou dans les circonstances prévues par les art. 203, 205 et 214 du Code Napoléon.

Dans ces deux cas, les pensions militaires sont passibles de retenues qui ne peuvent excéder le cinquième de leur montant pour cause de débet, et le tiers pour aliments (4).

Art. 269.— Lorsqu'un pensionnaire civil est remis en activité dans le même service, le payement de sa pension est suspendu.

Lorsqu'il est remis en activité dans un service différent, il ne peut cumuler sa pension ou son traitement que jusqu'à concurrence de 1,500 francs.

Après la cessation de ses fonctions, il peut rentrer en jouissance de son ancienne pension ou obtenir, s'il y a lieu, une nouvelle liquidation basée sur la généralité de ses services (5).

Art. 270. — Le cumul de deux pensions est autorisé dans la limite de 6,000 francs, pourvu qu'il n'y ait pas double emploi dans les années de service présentées pour la liquidation.

La disposition qui précède n'est pas applicable aux pensions que des lois spéciales ont affranchies des prohibitions du cumul (6).

Art. 271. — Les pensions de retraite pour services militaires peuvent se cumuler avec un traitement civil d'activité, excepté le cas

(1) Loi du 22 floréal an VII, art. 6.
(2) Loi du 22 floréal an VII, art. 9.
(3) Loi et arrêté du gouvernement des 20 floréal an VII et 7 thermidor an X; loi du 9 juin 1853, art. 26.
(4) Lois des 11 avril 1831, art. 28, et 19 mai 1834, art. 20.
(5) Loi du 9 juin 1853, art. 28.
(6) Loi du 9 juin 1853, art. 31.

où des services civils ont été admis comme complément du droit à ces pensions (1).

Les pensions militaires de réforme sont, dans tous les cas, cumulables avec un traitement civil d'activité (2).

Art. 272. — Les pensions des vicaires généraux, chanoines, et celles des curés de canton septuagénaires peuvent se cumuler avec un traitement d'activité, jusqu'à concurrence de 2,500 francs.

Les pensions des académiciens et hommes de lettres attachés à l'instruction publique, à la Bibliothèque impériale, à l'Observatoire ou au bureau des longitudes, peuvent, quand elles n'excèdent pas 2,000 francs (et jusqu'à concurrence de cette somme, si elles l'excèdent), se cumuler avec un traitement d'activité, pourvu que la pension et le traitement ne s'élèvent pas ensemble à plus de 6,000 francs (3).

Art. 273. — Le titulaire de deux pensions, l'une sur le trésor, l'autre sur les anciennes caisses de retenues des ministères et administrations, peut en jouir distinctement, pourvu qu'elles ne se rapportent ni au même temps ni aux mêmes services (4).

Art. 274. — Ne sont pas soumis aux dispositions prohibitives du cumul des pensions, les dotations de sénateur, les pensions à titre de récompenses nationales, les pensions accordées aux anciens donataires et à leurs veuves, les traitements de la Légion d'honneur et les rentes viagères attribuées aux médaillés militaires (5).

Art. 275. — Toute autre exception aux lois prohibitives du cumul est autorisée par une disposition spéciale de la loi.

Art. 276. — Tout pensionnaire est tenu de déclarer, dans son certificat de vie, s'il jouit ou non d'un traitement ou d'une autre pension de retraite, soit à la charge de l'État, soit sur les fonds des invalides de la marine.

Dans le cas de l'affirmative, il doit déclarer la nature et la quotité de l'allocation dont il jouit concurremment avec sa pension (6).

Art. 277. — Ceux qui, par de fausses déclarations ou de toute autre manière, auraient usurpé plusieurs pensions ou un traitement avec une pension, sont rayés de la liste des pensionnaires; ils sont, en outre, poursuivis en restitution des sommes indûment perçues (7).

Art. 278. — Le droit à l'obtention ou à la

(1) Lois des 25 mars 1817, art. 27, et 11 avril 1831, art. 4 et 27.
(2) Loi du 19 mai 1834.
(3) Loi du 15 mai 1818, art. 12.
(4) Ordonnance du 8 juillet 1818.
(5) Loi du 26 juillet 1821, art. 6; décret du 24 mars 1852.
(6) Loi du 15 mai 1818, art. 14.
(7) Loi du 15 mai 1818, art. 15.

jouissance des pensions militaires est suspendu :

Par la condamnation à une peine afflictive ou infamante, pendant la durée de la peine;

Par les circonstances qui font perdre la qualité de Français, durant la privation de cette qualité ;

Par la résidence hors de l'empire sans l'autorisation de l'empereur, lorsque le titulaire de la pension est Français ou naturalisé Français.

Les veuves des militaires n'ont pas à se pourvoir d'autorisation pour résider à l'étranger; il suffit qu'elles déclarent dans leurs certificats de vie, délivrés hors de l'empire, n'avoir point perdu leur qualité de Françaises (1).

Le droit à l'obtention ou à la jouissance d'une pension civile est suspendu par les circonstances qui font perdre la qualité de Français, durant la privation de cette qualité.

La liquidation ou le rétablissement de la pension ne peut donner lieu à aucun rappel pour les arrérages antérieurs (2).

Art. 279. — Tout fonctionnaire ou employé démissionnaire, destitué ou révoqué, perd ses droits à la pension ; s'il est remis en activité, son premier service lui est compté.

Celui qui est constitué en déficit pour détournement de deniers ou de matières, ou convaincu de malversations, perd ses droits à la pension, lors même qu'elle aurait été liquidée et inscrite.

La même disposition est applicable au fonctionnaire convaincu de s'être démis de son emploi à prix d'argent, et à celui qui aura été condamné à une peine afflictive ou infamante. Dans ce dernier cas, s'il y a réhabilitation, les droits à la pension seront rétablis (3).

Dans chacun des cas prévus aux deux paragraphes précédents, la perte du droit à la pension est prononcée par un décret rendu sur la proposition du ministre des finances, après avoir pris l'avis du ministre liquidateur et après avoir consulté la section des finances du conseil d'Etat.

Art. 280. — Lorsqu'un fonctionnaire a disparu de son domicile et que plus de trois ans se sont écoulés sans qu'il ait réclamé les arrérages de sa pension, sa femme ou les enfants qu'il a laissés peuvent obtenir, à titre provisoire, la liquidation des droits de réversion qui leur seraient ouverts en cas de décès du pensionnaire (4).

Art. 281. — Les dispositions administratives et les règles de comptabilité relatives aux pensions militaires s'appliquent aux secours annuels et viagers accordés aux anciens militaires de la république et de l'empire.

(1) Loi du 11 avril 1831, art. 26; ordonnance du 24 février 1832.
(2) Loi du 9 juin 1853, art. 29.
(3) Loi du 9 juin 1853, art. 27.
(4) Décret du 9 novembre 1853, art. 45.

Toutefois, ces secours sont révocables et les arrérages se prescrivent par une année au lieu de trois (1).

Art. 282. — Les secours sont inscrits sur les livres du trésor d'après les listes nominatives dressées et arrêtées définitivement par le grand chancelier de la Légion d'honneur (2).

Art. 283. — Le titulaire rayé des registres matricules peut y être rétabli en vertu d'une décision spéciale du grand chancelier de la Légion d'honneur. Il est statué en même temps sur les arrérages non payés (3).

Art. 284. — Les termes échus et non acquittés au moment du décès du titulaire ne peuvent profiter aux héritiers ou autres réclamants qu'en vertu d'une décision spéciale du grand chancelier de la Légion d'honneur, indiquant la personne autorisée à recevoir (4).

Art. 285. — Les titulaires desdits secours ne peuvent prendre part au fonds de secours éventuels ouvert au budget du ministre de la guerre (5).

§ 4. *Cautionnements.*

Art. 286. — Les cautionnements des comptables dont la quotité n'est pas déterminée par une loi sont fixés par un décret rendu sur le rapport du ministre compétent, de concert avec le ministre des finances (6).

Art. 287. — Les cautionnements en numéraire, applicables à la garantie des fonctions publiques qui y sont assujetties par les lois et règlements, doivent être versés dans les caisses du trésor (7).

Art. 288. — Aucun certificat d'inscription de cautionnement n'est délivré sans que le récépissé comptable du versement fait dans une des caisses publiques n'ait été rapporté au bureau des cautionnements, chargé d'effectuer l'inscription sur les livres du trésor (8).

Art. 289. — Les certificats d'inscription de cautionnement et ceux de privilège de second ordre, à délivrer aux bailleurs de fonds, doivent, pour former titre valable contre le tré-

(1) Règlement du ministre des finances du 20 mars 1852, art. 2 et 8.
(2) Décret du 14 décembre 1851, art. 1er, et règlement du ministre des finances du 20 mars 1852, art. 1er.
(3) Règlement du ministre des finances précité, art. 8.
(4) Règlement du ministre des finances précité, art. 9.
(5) Décret du 14 décembre 1851 et règlement du ministre des finances précité, art. 11.
(6) Loi du 8 août 1847, art. 14.
(7) Règlement ministériel du 9 octobre 1832, chap. III, art. 1er.
(8) Règlement ministériel du 9 octobre 1832, chap. III, art. 2, et arrêté du gouvernement du 24 germinal an VIII.

sor public, être revêtus du visa du contrôle (1).

Art. 290. — Le remboursement des capitaux de cautionnement est effectué par les payeurs, en vertu des ordres de payement du ministre des finances, et imputé sur le fonds flottant des cautionnements.

Les intérêts des capitaux de cautionnement sont ordonnancés par le ministre des finances sur les crédits législatifs. Ils sont acquittés par les payeurs, sur la représentation des certificats d'inscription, ou, quand il y a privilége de second ordre, au vu du certificat délivré en exécution des décrets des 28 août 1808 et 22 décembre 1812.

Art. 291. — Les remboursements de capitaux de cautionnement ne peuvent être autorisés que dans les départements où les titulaires ont exercé en dernier lieu.

Les ordonnances de payement d'intérêts de capitaux de cautionnement sont exclusivement délivrées sur la caisse du payeur du département dans lequel les titulaires exercent leurs fonctions (2).

Art. 292. — Les capitaux de cautionnement ne forment ni recette ni dépense au budget de l'Etat; ils sont compris dans le bilan de l'administration des finances parmi les services spéciaux, et les résultats de leurs mouvements sont développés dans les comptes annuels.

DETTE FLOTTANTE DU TRÉSOR.

Art. 293. — La dette flottante se compose des effets à payer émis par le trésor et des fonds versés en compte courant par ses correspondants.

Art. 294. — La loi de finances qui détermine les voies et moyens de chaque exercice autorise le ministre des finances à créer, pour le service de la trésorerie et les négociations avec la banque de France, des bons du trésor portant intérêts et payables à échéance; elle fixe la somme que les bons en circulation ne peuvent excéder.

La limite de ce crédit ne peut être dépassée que dans le cas d'insuffisance des ressources affectées aux besoins du service, et en vertu de décrets insérés au Bulletin des lois et soumis à la sanction législative lors de la plus prochaine session (3).

Art. 295. — Les dépenses faites sur les crédits affectés aux intérêts de la dette flottante et aux frais de négociations et de service du trésor sont examinées et vérifiées chaque année par une commission spéciale nommée par l'empereur et composée de membres du conseil d'Etat et de la cour des comptes et d'un inspecteur général des finances.

(1) Loi du 24 avril 1833, art. 5.
(2) Ordonnance du 24 août 1841.
(3) Lois annuelles de finances.

La commission constate le résultat de sa vérification par un procès-verbal, dont une copie est adressée à la cour des comptes par le ministre des finances (1).

TITRE III. — COMPTABILITÉ ADMINISTRATIVE.

CHAP. XV. — *Comptabilité des ordonnateurs.*

1° Livres, écritures et contrôles.

Art. 296. — Une comptabilité centrale établie dans chaque ministère constate toutes les opérations relatives à la liquidation, à l'ordonnancement et au payement des dépenses.

Les ministres doivent établir leur comptabilité respective d'après les mêmes principes, les mêmes procédés et les mêmes formes.

A cet effet, il est tenu dans chaque ministère un *journal général* et un *grand-livre* en partie double, dans lesquels sont consignées sommairement et à leur date toutes les opérations concernant la fixation des crédits, la liquidation, l'ordonnancement et le payement des dépenses.

Ces mêmes opérations sont décrites en outre, et avec détail, sur des livres auxiliaires dont le nombre et la forme sont déterminés suivant la nature des services.

Les résultats de ces comptabilités sont rattachés successivement aux écritures et au compte général de l'administration des finances, qui doivent servir de base au règlement définitif des budgets (2).

Art. 297. — Dans les dix premiers jours de chaque mois, les payeurs du trésor remettent aux différents ordonnateurs secondaires des bordereaux sommaires, par exercice, ministère et chapitre, des payements qu'ils ont effectués pendant le mois précédent. Les ordonnateurs, après avoir revêtu ces bordereaux de leur visa, les transmettent immédiatement à leur ministère respectif.

Au moyen de ces bordereaux, les ministres établissent le rapprochement, par chapitre, des payements effectués avec les revues, décomptes et tous autres éléments de liquidation qui constatent les dépenses comprises dans le compte de chaque exercice (3).

Art. 298. — Lors de la clôture de l'exercice, il est fourni par les payeurs des bordereaux détaillés de restes à payer, indiquant la nature des créances, les noms des créanciers et la somme due à chacun d'eux.

Art. 299. — Les ordonnateurs secondaires, délégataires ou sous-délégataires des crédits ministériels, tiennent un journal sur lequel ils inscrivent, par ordre de date, toutes les opé-

(1) Ordonnance du 15 janvier 1823.
(2) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 18.
(3) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 19.

rations qui concernent les dépenses dont l'administration leur est confiée (1).

Art. 300. — Chacun des articles de ce journal est successivement rapporté sur un sommier ou grand-livre de comptes ouverts, par ordre de matières et suivant les divisions du budget (1).

Art. 301. — Les livres auxiliaires ou de développement des ordonnateurs secondaires peuvent varier dans leur forme et dans leur nombre, selon les besoins particuliers de chaque service (1).

Art. 302. — Ces divers registres sont destinés à recevoir l'enregistrement successif, par créancier, par chapitre et par article, des crédits ouverts, des droits constatés sur les services faits et des mandats délivrés, ainsi que l'inscription, par chapitre seulement, des payements effectués (1).

2° Comptes à rendre.

Art. 303. — Le 10 de chaque mois, les titulaires des crédits de délégation, après s'être assurés de la concordance des résultats du grand-livre avec ceux du journal, adressent à leur ministère respectif des comptes d'emploi ou relevés mensuels établis dans la forme déterminée par les règlements spéciaux.

L'envoi de ces comptes administratifs a lieu, pour chaque exercice, de mois en mois, jusqu'à l'époque fixée par ces règlements pour la clôture des crédits de délégation (1).

Art. 304. — Ces relevés mensuels présentent, par chapitre et par article du budget :

(1°) Le montant des crédits de délégation ;
(2°) Les droits constatés sur les services faits ;
(3°) Le montant des mandats délivrés ;
(4°) Celui des payements effectués (1).

Art. 305. — Un dernier compte ou relevé général est établi et adressé à chaque ministère, par les ordonnateurs secondaires, au terme fixé pour la clôture définitive de chaque exercice, et tous leurs livres sont arrêtés à la même époque (1).

Chap. XVI. — *Comptabilité des préposés comptables de la recette, de la dépense et du service de trésorerie.*

§ 1er. *Comptables chargés de la perception des revenus publics.*

Art. 306. — Les préposés à la perception des revenus publics sont chargés de constater la dette des redevables, de leur en notifier le montant, d'en percevoir le produit et d'exercer les poursuites prescrites par les lois et règlements ; toutefois, l'assiette des contributions directes est confiée à des fonctionnaires et agents administratifs (1).

(1) Règlements ministériels.

Art. 307. — Les comptables chargés de la perception des revenus publics sont tenus de se libérer de leurs recettes aux époques et dans les formes prescrites par les lois et règlements (1).

Art. 308. — Ils acquittent les frais de régie, de perception et d'exploitation qui sont ordonnancés sur leurs caisses, et ils les portent en dépense définitive dans leurs comptes (1).

1° Livres, écritures et contrôles.

Art. 309. — Tout comptable chargé de la perception des droits et revenus publics est tenu d'enregistrer les faits de sa gestion sur les livres ci-après :

(1°) Un livre journal de caisse et de portefeuille, où sont consignés les entrées, les sorties des espèces et valeurs et le solde de chaque journée ;
(2°) Des registres auxiliaires destinés à présenter les développements propres à chaque nature de service ;
(3°) Un sommier ou livre récapitulatif résumant ses opérations selon leur nature et présentant sa situation complète et à jour (2).

Art. 310. — Tout préposé à la perception des revenus publics est tenu de procéder :

(1°) A l'enregistrement, en toutes lettres, au rôle, état de produit ou autre titre légal, quelle que soit sa dénomination ou sa forme, de la somme reçue et de la date du recouvrement ;
(2°) A son inscription immédiate, en chiffres, sur son journal ;
(3°) A la délivrance d'une quittance à souche (3).

Art. 311. — Sont néanmoins exceptés de la formalité d'une quittance à souche :

(1°) Les recettes opérées par les receveurs de l'enregistrement et des domaines (4) ;
(2°) Le produit de la taxe des lettres ;
(3°) Les produits divers et accidentels recouvrés par les receveurs des finances.

Art. 312. — Tout versement ou envoi en numéraire et autres valeurs, fait aux caisses des receveurs généraux et particuliers des finances, aux payeurs et aux trésoriers, pour un service public, donne lieu à la délivrance immédiate d'un récépissé à talon.

Ce récépissé est libératoire et forme titre envers le trésor public, à la charge, toutefois, par la partie versante, de le faire viser et séparer de son talon, à Paris immédiatement, et dans les départements dans les vingt-quatre

(1) Règlements ministériels.
(2) Arrêté du ministre des finances du 10 novembre 1816, art. 2.
(3) Arrêté du ministre des finances du 10 novembre 1816, art. 4, 5 et 6.
(4) Ordonnance du 8 décembre 1832, art. 9.

heures de sa date, par les fonctionnaires et agents administratifs désignés à cet effet.

A l'égard des envois faits par des comptables à d'autres comptables qui n'habitent pas la même résidence, le visa à apposer sur les récépissés est requis par celui qui a reçu les fonds et valeurs (1).

Art. 313. — Les fonctionnaires administratifs chargés du contrôle rendent immédiatement aux parties les récépissés revêtus de leur visa, après en avoir détaché le talon, qu'ils adressent tous les mois au comptable supérieur, qui les transmet, après vérification, au ministère des finances (2).

Art. 314. — Ces récépissés sont enregistrés sur les livres tenus par les agents du contrôle. Les résultats de ces enregistrements sont comparés, chaque mois, avec les bordereaux détaillés de récépissés que les comptables sont tenus de former, et que les agents du contrôle adressent au ministère, après les avoir dûment certifiés (3).

2° Comptes à rendre.

Art. 315. — Les comptables principaux chargés de la perception des revenus publics sont tenus d'adresser chaque mois, à la comptabilité générale des finances, un bordereau de leurs recettes et de leurs dépenses, accompagné des pièces justificatives qui s'y rapportent, et revêtus des certifications prescrites par les règlements (4).

Art. 316. — Ces comptables principaux sont directement justiciables de la cour des comptes et présentent le compte de leur gestion en leur nom et sous leur responsabilité personnelle (5).

Art. 317. — Les comptes sont rendus par gestion annuelle ; ils doivent comprendre tous les faits accomplis pendant la durée de chaque année (6).

Ces comptes sont formés en deux parties séparées, l'une comprenant les opérations complémentaires de l'exercice expiré, l'autre celles de la première année de l'exercice courant ; celle-ci rappelle les opérations de la première partie, afin de résumer l'ensemble de la gestion annuelle.

A cet effet, les comptes de la deuxième partie doivent présenter :

(1°) Le tableau des valeurs existantes en caisse et en portefeuille, et des créances à recouvrer par le comptable au commencement de la gestion annuelle, ou l'avance existante à la même époque ;

(2°) Les recettes et les dépenses de toute nature faites pendant le cours de cette gestion ;

(3°) Enfin, le montant des valeurs qui se trouvent dans la caisse et dans le portefeuille du comptable, en y ajoutant les créances à recouvrer à la fin de la gestion annuelle, ou la somme dont le préposé serait en avance à la même époque (1).

Art. 318. — Les comptes de gestion doivent être adressés au ministre des finances dans le premier trimestre qui suit la période pour laquelle ils sont rendus et transmis à la cour des comptes, dûment vérifiés, avant l'expiration des trois mois suivants (2).

Art. 319. — Lorsqu'il n'existe pas de comptable principal dans un département, les opérations comprises dans les comptes des préposés sont résumées dans un bordereau récapitulatif établi, soit sur les lieux par le directeur du service, soit à Paris par les soins de la comptabilité générale des finances.

Ces bordereaux récapitulatifs sont adressés à la cour des comptes avec les comptes individuels (3).

3° Responsabilité.

Art. 320. — Tous les comptables ressortissant au ministère des finances sont responsables du recouvrement des droits liquidés sur les redevables et dont la perception leur est confiée ; en conséquence, ils sont et demeurent chargés, dans leurs écritures et dans leurs comptes annuels, de la totalité des rôles ou des états de produits qui constatent le montant de ces droits, et ils doivent justifier de leur entière réalisation avant l'expiration de l'année qui suit celle à laquelle les droits se rapportent (4).

Art. 321. — Le contrôle des comptables supérieurs sur les agents de la perception qui leur sont subordonnés s'exerce par le visa des registres, la vérification de la caisse, l'appel des valeurs, des pièces justificatives et des divers éléments de leur comptabilité, et par tous les autres moyens indiqués par les règlements de chaque service.

La libération des comptables inférieurs s'opère par la représentation des récépissés du comptable supérieur, qui justifient le versement intégral des sommes qu'ils étaient tenus de recouvrer (5).

Art. 322. — Chaque comptable principal est responsable des recettes et des dépenses

(1) Loi du 24 avril 1833, art. 1er ; ordonnances du 8 décembre 1832 et du 12 mai 1833.
(2) Décret du 4 janvier 1808, art. 5 ; ordonnances du 19 novembre 1826, art. 3, et du 8 décembre 1832, art. 1er.
(3) Ordonnance du 19 novembre 1826, art. 4 et 5.
(4) Arrêté du 9 novembre 1820, art. 5.
(5) Arrêté du 9 novembre 1820, art. 2.
(6) Arrêté du 21 novembre 1848, art. 3.

(1) Arrêté du 9 novembre 1820, art. 3.
(2) Ordonnance du 18 novembre 1817 ; décret du 12 août 1854, art. 3.
(3) Arrêté du 9 novembre 1820, art. 5.
(4) Ordonnance du 8 décembre 1832, art. 1er.
(5) Instruction du ministre des finances du 20 juin 1859.

de ses subordonnés qu'il a rattachées à sa gestion personnelle.

Toutefois, cette responsabilité ne s'étend pas à la portion des recettes des comptables inférieurs dont il n'a pas dépendu du comptable principal de faire effectuer le versement ou l'emploi (1).

Art. 323. — Lorsque des irrégularités sont constatées dans le service d'un comptable subordonné, le comptable supérieur prend ou provoque envers lui les mesures prescrites par les règlements; il est même autorisé à le suspendre immédiatement de ses fonctions et à le faire remplacer par un gérant provisoire à sa nomination, en donnant avis de ces dispositions à l'autorité administrative.

L'application de ces mesures aux préposés des douanes, des contributions indirectes et des postes appartient exclusivement aux agents administratifs chargés de la surveillance du service (2).

Art. 324. — Les receveurs généraux et particuliers des finances sont tenus de verser au trésor, de leurs deniers personnels, le 30 novembre de chaque année, les sommes qui n'auraient pas été recouvrées sur les rôles des contributions directes de l'année précédente (3).

Art. 325. — A l'égard des autres receveurs de revenus publics, il est dressé, avant l'expiration de la seconde année de chaque exercice, des états par branche de revenus et par comptable, présentant les droits et produits restant à recouvrer, avec la distinction des créances qui doivent demeurer à la charge des comptables, de celles qu'il y a lieu d'admettre en reprise à l'exercice suivant, et de celles dont les receveurs sont dans le cas d'obtenir la décharge.

Le montant des droits et produits tombés en non-valeurs ou à porter en reprise figure distinctement dans les comptes des receveurs, et il en est justifié à la cour des comptes (4).

Art. 326. — Les comptables en exercice versent immédiatement dans leur caisse le montant des droits dont ils ont été déclarés responsables; s'ils ne sont plus en fonctions, le recouvrement en est poursuivi contre eux, à la diligence de l'agent judiciaire du trésor public (5).

Art. 327. — Lorsque les comptables ont soldé de leurs deniers personnels, aux termes des art. 320, 325 et 326, les droits dus par les redevables ou débiteurs, ils demeurent subrogés à tous les droits du trésor public, conformément aux dispositions du Code Napoléon (6).

(1) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 273.
(2) Ordonnance du 19 novembre 1826, art. 9.
(3) Ordonnance du 8 décembre 1832, art. 3.
(4) Ordonnance du 8 décembre 1832, art. 4.
(5) Ordonnance du 8 décembre 1832, art. 5.
(6) Ordonnance du 8 décembre 1832, art. 6.

Les comptables supérieurs qui, en exécution des art. 322, 337 et 338, ont payé les déficits ou débets de leurs subordonnés, sont également subrogés à tous les droits du trésor sur le cautionnement, la personne et les biens du comptable débiteur.

Art. 328. — Les comptables à la charge desquels ont été mis, en conformité de l'art. 325, des droits et produits restant à recouvrer, peuvent obtenir la décharge de leur responsabilité s'ils justifient qu'ils ont pris toutes les mesures et fait, en temps utile, toutes poursuites et diligences nécessaires contre les débiteurs (1).

Art. 329. — Tout comptable supérieur qui a soldé de ses deniers le déficit ou le débet de l'un de ses préposés peut, s'il se croit fondé à en réclamer la décharge, provoquer une enquête administrative pour faire constater les circonstances qui ont précédé ou accompagné le déficit ou le débet, et s'il doit être attribué à des circonstances indépendantes de la surveillance du comptable.

Le ministre des finances statue sur les demandes en décharge de responsabilité prévues au présent article, après avoir pris, s'il y a lieu, l'avis de la section des finances du conseil d'Etat, et sauf l'appel au même conseil jugeant au contentieux.

§ 2. *Receveurs généraux et particuliers des finances.*

Art. 330. — Les receveurs généraux des finances et les receveurs particuliers qui leur sont subordonnés dirigent et centralisent la perception et le recouvrement des contributions directes; ils reçoivent directement plusieurs produits du budget, et ils exécutent, dans chaque département, les opérations du service de trésorerie (2).

1° Livres, écritures et contrôles.

Art. 331. — Les livres de ces comptables, tenus en partie double, sont :

Des livres élémentaires ou de premières écritures;

Un journal général;

Un grand-livre,

Et des livres auxiliaires.

Les opérations de toute nature sont d'abord consignées en détail, au moment même de leur exécution, sur des livres élémentaires; elles sont, à la fin de la journée, résumées au journal et classées dans les comptes ouverts sur le grand livre; enfin, les développements de ces comptes sont établis sur les livres auxiliaires.

Le journal des receveurs particuliers sert de

(1) Ordonnance du 8 décembre 1832, art. 2.
(2) Décret du 4 janvier 1808, art. 18.

livre de premières écritures et de registre de caisse (1).

Art. 332. — Les receveurs généraux sont tenus de porter successivement le montant intégral de leurs recettes au crédit d'un compte courant du trésor, qui produit des intérêts à leur charge, valeur aux époques déterminées par les règlements.

Ce même compte courant est débité des payements et versements faits pour le compte du trésor, et pour lesquels ils doivent produire des acquits et des récépissés réguliers (2).

2° Comptes à rendre.

Art. 333. — Les receveurs particuliers gèrent sous la surveillance et la direction du receveur général de leur département, auquel ils doivent compte de leurs opérations. Ils sont valablement et définitivement déchargés de leurs recettes par les avis de crédit du receveur général, comptable de leur gestion envers l'administration et la cour des comptes.

Ils sont tenus de transmettre tous les dix jours, tant au receveur général de leur département qu'au ministère des finances, la copie de leur journal, et, à la fin de chaque mois, la balance de leur grand-livre et tous les autres documents déterminés par les instructions (3).

Art. 334. — Chaque receveur général, en ce qui concerne sa gestion, transmet au ministère, aux mêmes époques, de semblables éléments de compte, et il produit, en outre, un compte mensuel de ses recettes et de ses dépenses, appuyé des pièces justificatives et d'états de développement (3).

Art. 335. — Les receveurs généraux rendent des comptes annuels aux époques et dans la forme prescrites par les art. 317 et 318 du présent décret.

3° Responsabilité.

Art. 336. — Les receveurs généraux des finances sont responsables de la gestion des receveurs particuliers de leur département.

Chaque receveur général est, à cet effet, chargé de surveiller leurs opérations, d'assurer l'ordre de leur comptabilité, de contrôler leurs recettes et leurs dépenses.

Les receveurs généraux disposent, sous leur responsabilité, des fonds reçus par les receveurs particuliers, soit qu'ils les fassent verser à la recette générale, soit qu'ils les emploient sur les lieux, soit qu'ils en autorisent la réserve en leurs mains, ou qu'ils leur donnent toutes

(1) Instruction du 20 juin 1859, art. 1440, 1583 et 1742 à 1744.

(2) Instruction du 20 juin 1859, art. 802 et suivants.

(3) Décret du 4 janvier 1808, et instruction du 20 juin 1859, art. 1736 à 1740, et 2183 à 2215.

autres directions commandées par les besoins du service (1).

Art. 337. — En cas de déficit ou de débet d'un receveur particulier, le receveur général du département est tenu d'en couvrir immédiatement le trésor (2).

Art. 338. — Les receveurs généraux et particuliers des finances demeurent responsables de la gestion des percepteurs des contributions directes, et ils sont tenus de couvrir immédiatement le trésor des déficits ou des débets constatés à la charge de ces préposés (3).

§ 3. *Directeur comptable des caisses centrales du trésor.*

Art. 339. Le service du trésor public, à Paris, s'exécute sous la direction et la responsabilité d'un directeur comptable (4).

Art. 340. — Des agents délégués par le contrôleur central du trésor public sont placés près chacune des caisses et des sous-caisses ressortissant au service du directeur comptable, pour y constater le fait matériel de la recette et de la dépense au moment même où il se produit, pour en tenir une comptabilité contradictoire, et pour s'assurer, à la fin de la journée, de l'accord des opérations effectuées avec la comptabilité qui en est tenue dans chacune des caisses ou sous-caisses (5).

Art. 341. — Le contrôleur central vérifie tous les jours le solde matériel des valeurs en numéraire, après en avoir reconnu la conformité avec celui des écritures centrales. Le numéraire se compose exclusivement d'espèces et de billets de la banque de France, et aucune valeur représentative ne peut en faire partie sans être distinctement constatée par le contrôleur.

Ce solde, ainsi vérifié et centralisé, est renfermé dans une caisse générale sous la double clef du comptable et du contrôleur central, et chaque matin, il est remis à la disposition du directeur comptable, qui en fait faire successivement la distribution entre les comptoirs de la dépense, dans la proportion des besoins de chaque service (6).

1° Livres, écritures et contrôles.

Art. 342. — Les écritures du directeur comptable des caisses centrales du trésor sont tenues en partie double : elles se composent :

(1°) De livres élémentaires ou de premières

(1) Ordonnance du 19 novembre 1826, art. 1er.

(2) Ordonnance du 19 novembre 1826, art. 2.

(3) Ordonnance du 19 novembre 1826, art. 10.

(4) Arrêtés ministériels des 24 juin 1832, 25 juillet 1832 et 5 avril 1848.

(5) Arrêtés ministériels des 20 mai, 24 juin et 9 octobre 1832.

(6) Arrêté ministériel du 24 juin 1832, art. 14.

écritures, tenus par les sous-caissiers et les sous-payeurs pour l'enregistrement immédiat de chacun des faits de la gestion du directeur comptable ;

(2°) D'un journal général résumant les opérations de chaque journée ;

(3°) D'un grand-livre où les résultats sont classés dans des comptes distincts;

(4°) De livres auxiliaires présentant les développements des recettes et des dépenses ;

(5°) De carnets d'échéance et autres registres spéciaux de caisse et de portefeuille ;

(6) De livres auxiliaires de détail des payements effectués par ministère et par exercice ;

(7°) De carnets d'ordonnance présentant, par chapitre et par article du budget, le montant des ordonnances ministérielles, l'émission des mandats de payement des ordonnateurs secondaires et les payements effectués sur ces ordonnances et mandats (1).

Art. 343. — Aucun récépissé souscrit par le directeur comptable n'est libératoire et ne peut former titre envers le trésor qu'autant qu'il est délivré sur une formule à talon et revêtu du visa du contrôle.

Les bons, traites et valeurs de toutes natures n'engagent le trésor que sous les mêmes conditions (2).

Art. 344. — Les payements donnent lieu à l'émission de mandats à talons délivrés sur les comptoirs par les bureaux de payement et soumis au contrôle (2).

Art. 345. — Les payements de trésorerie, la délivrance des valeurs, les acceptations à donner pour le compte du trésor, doivent avoir été préalablement autorisés par le directeur du mouvement des fonds.

Ces autorisations sont générales ou spéciales. Elles sont rendues définitives, pour chaque journée, après les opérations accomplies, et doivent être produites à la cour des comptes, à l'appui du compte annuel (3).

Les payements à effectuer par le directeur comptable pour les services budgétaires sont soumis aux règles tracées au § 4 du présent titre, concernant les payeurs du trésor.

2° Comptes à rendre.

Art. 346. — Le directeur comptable des caisses centrales du trésor remet chaque soir, à la direction du mouvement général des fonds et à la comptabilité générale des finances, les relevés, bordereaux et documents destinés à faire connaître sa situation journalière (4).

Les payements faits pour le service des dépenses publiques y sont inscrits sommairement.

Une situation de la caisse et du portefeuille, dressée contradictoirement, est remise au ministre, à la fin de chaque journée, par le directeur comptable et par le contrôleur central.

Art. 347. — Le directeur comptable remet chaque mois à la comptabilité générale des bordereaux de développement donnant le détail des payements par exercice, ministère et chapitre, ainsi que des états sommaires des retenues.

Ces deux documents sont résumés dans un relevé récapitulatif.

Il remet également à cette direction les états de développement prescrits pour les payements d'exercices clos et périmés (1).

Art. 348. — Les comptes du directeur comptable sont soumis aux règles tracées par l'art. 317 du présent décret (2).

Art. 349. — Ne sont pas considérés comme actes de recette ni de dépense, mais seulement comme conversion de valeurs, les recouvrements d'effets sur Paris, le compte courant de la banque de France et généralement tous mouvements de valeurs qui ne changent pas le solde à la charge du directeur comptable (3).

Art. 350. — Les payements des services publics sont présentés dans le compte final de gestion sous une forme récapitulative par ministère et exercice. Il est produit, comme annexe de ce compte, un état général de développement des payements effectués, visé par le directeur de la comptabilité générale, à l'effet de constater que son développement est d'accord avec les écritures tenues à la comptabilité générale d'après les déclarations mensuelles du directeur comptable (4).

3° Responsabilité.

Art. 351. — Le directeur comptable des caisses centrales du trésor est responsable des agents placés sous ses ordres, sauf son recours contre eux. En cas de force majeure ou de circonstances qu'il n'a pas eu les moyens de prévenir, il est admis à se pourvoir auprès du ministre des finances, pour obtenir, s'il y a lieu, la décharge de sa responsabilité. Les décisions à intervenir sur les réclamations de l'espèce sont prises par le ministre des finances et sauf l'appel au conseil d'Etat (5).

§ 4. *Payeurs du trésor.*

Art. 352. — Le payement des ordonnances

(1) Instruction du 1er décembre 1808 et arrêté ministériel du 24 juin 1832.
(2) Loi du 25 avril 1833, art. 1er et 3.
(3) Arrêté ministériel du 24 juin 1842, art. 9.
(4) Arrêté ministériel du 24 juin 1842, art. 13.

(1) Décision ministérielle du 25 avril 1818.
(2) Décret du 7 janvier 1860.
(3) Ordonnance du 8 juin 1821, art. 2.
(4) Décret du 29 novembre 1856, art. 1er.
(5) Arrêté ministériel du 24 juin 1832, art. 11.

et mandats délivrés sur les caisses des payeurs est effectué par un payeur unique dans chaque département, par le directeur comptable des caisses centrales à Paris, par des trésoriers payeurs en Algérie et dans les colonies, et, lorsqu'il y a lieu, par des payeurs d'armées (1). (Modifié.)

Art. 353. — Les fonds nécessaires au payement des ordonnances sont remis aux payeurs, au fur et à mesure des besoins du service, soit par les receveurs généraux, soit par le directeur comptable des caisses centrales. Les comptables qui reçoivent les fonds en délivrent les récépissés à talon, visés par les fonctionnaires délégués à cet effet.

Les talons de ces récépissés sont transmis périodiquement au ministère des finances (2).

Art. 354. — Les receveurs des finances et les percepteurs sous leurs ordres doivent faire, sur les fonds de leurs recettes, tous les payements pour lesquels leur concours est jugé nécessaire (3).

Les autres receveurs des revenus publics peuvent être appelés à concourir de la même manière au payement des dépenses pour le compte du payeur.

Art. 355. — Ces payements ne peuvent être valablement effectués que sur la présentation, soit d'extraits d'ordonnance, de lettres d'avis ou de mandats délivrés au nom des créanciers, soit de toute autre pièce en tenant lieu, et revêtus du *vu bon à payer* apposé par le payeur. Ce *visa* ne doit jamais être conditionnel (3).

Art. 356. — L'accomplissement de ces conditions et la quittance régulière de chaque partie prenante suffisent pour dégager la responsabilité du comptable qui a effectué des payements de cette nature (3).

Art. 357. — Les acquits constatant les payements par d'autres comptables pour le service du payeur doivent être compris dans leur plus prochain versement à la recette particulière.

Les receveurs particuliers les transmettent au receveur général chargé d'en effectuer la remise au payeur, qui en délivre des récépissés à talon (3).

Art. 358. — L'acquittement des dépenses publiques est justifié par les payeurs, conformément aux dispositions des art. 88 et 89 du présent décret, et aux instructions et nomenclatures arrêtées par chaque ministère (4).

Toutefois, lorsqu'il s'agit de services non prévus dans les nomenclatures, ou de cas spéciaux pour lesquels les règlements ou instructions ont dû laisser aux comptables, sous leur responsabilité, le soin d'exiger les pièces nécessaires, les justifications produites à l'appui des ordonnances ou mandats doivent toujours constater la régularité de la dette et celle du payement, conformément aux dispositions de l'art. 87 du présent décret.

(1) Ordonnance du 1er novembre 1829, art. 1er, et du 27 décembre 1823, art 3.
(2) Arrêté du 9 décembre 1814, art. 4, 5, 6 et 8.
(3) Instruction du 20 juin 1859, art. 661.
(4) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 10.

1° Livres, écritures et contrôles.

Art. 359. — Les écritures des payeurs sont tenues en partie double.

Leurs registres de comptabilité se composent :

D'un journal général, qui sert en même temps de livre de caisse et de portefeuille ;

D'un grand livre ;

De livres auxiliaires de détail des payements effectués par ministère et par exercice ;

De carnets d'ordonnances présentant, par chapitre et par article du budget, le montant des ordonnances ministérielles, l'émission des mandats de payements des ordonnateurs secondaires et les payements effectués (1).

2° Comptes à rendre.

Art. 360. — Les payeurs sont tenus d'adresser tous les dix jours, à la comptabilité générale des finances, la copie de leur journal.

Dans les premiers jours de chaque mois, ces comptables envoient à la même direction, avec les bordereaux de détail, tous les acquits et autres pièces justificatives des dépenses payées pendant le mois précédent. Cet envoi est accompagné du compte du mois, de la balance du grand-livre et des bordereaux sommaires de développement des opérations par exercice, ministère et service (1).

Art. 361. — Toutefois, le directeur comptable des caisses centrales du trésor est dispensé de remettre mensuellement ses pièces de dépense à la comptabilité générale des finances ; tous ces acquits sont visés et timbrés, au moment même du payement, par le contrôleur central du trésor ou par ses délégués (2).

Art. 362. — Les comptes des payeurs sont formés et rendus conformément aux règles tracées à l'art. 317 du présent décret.

Ils sont présentés, après vérification de la comptabilité générale, au jugement de la cour des comptes.

3° Responsabilité.

Art. 363. — Avant de procéder au payement des ordonnances et mandats délivrés sur leur caisse, ou de les viser pour être payés par d'autres comptables, les payeurs doivent s'assurer, sous leur responsabilité, que toutes les formalités et justifications déterminées par

(1) Instruction du 1er décembre 1808 et ordonnance du 14 septembre 1822, art. 19.
(2) Arrêté du 25 juillet 1832, art. 12, et arrêté du 20 mai 1832.

les règlements ont été observées ou produites.

Les agents préposés au payement des dépenses doivent se conformer aux dispositions suivantes, en ce qui concerne les quittances à fournir par les parties prenantes :

(1°) La quittance est apposée sur l'extrait de l'ordonnance ou sur le mandat; elle ne doit contenir ni restrictions ni réserves.

(2°) Lorsque la quittance est produite séparément, l'extrait d'ordonnance ou le mandat n'en doit pas moins être quittancé pour *ordre* et par *duplicata*, la décharge du trésor ne pouvant être séparée de l'ordonnancement qui a ouvert le droit.

(3°) Toute quittance doit être datée et signée par la partie prenante, devant l'agent de la dépense, au moment même du payement.

(4°) Si la partie prenante est illettrée, la déclaration en est faite au comptable chargé du payement, qui la transcrit sur l'ordonnance ou le mandat, la signe et la fait signer par deux témoins présents au payement, pour toutes les sommes qui n'excèdent pas 150 fr.

Il doit être exigé une quittance authentique pour tout payement au-dessus de cette somme.

(5°) Lorsqu'il s'agit de payements collectifs, il peut être suppléé aux quittances individuelles par des états d'émargement, dûment certifiés.

(6°) En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les quittances peuvent, comme les contrats, être passées dans la forme des actes administratifs (1).

Art. 364. — En cas de rejet, par la cour des comptes, de payements faits sur des pièces qui ne constatent pas régulièrement la dette ou la libération de l'état, l'administration statue sur le recours à exercer contre la partie prenante ou le signataire du mandat et sur les mesures à prendre à l'égard du comptable (2).

Art. 365. — Toutes les dispositions des articles du présent paragraphe 4 sont applicables aux frais de régie, de perception et d'exploitation et autres dépenses acquittées directement par les receveurs des revenus publics (3).

§ 5. *Comptable des virements de comptes de la comptabilité générale des finances.*

Art. 366. — Le ministre des finances complète les documents qui sont adressés à la cour des comptes par tous les comptables de l'empire sur le recouvrement et l'emploi des deniers de l'Etat, en faisant déposer au greffe de la cour le résumé général des virements de comptes constatés par la comptabilité générale des finances, pour consigner dans ses écritures officielles les articles de recette et de dépense qui ne représentent que des changements d'imputations, des compensations, des mouvements de comptes courants et autres opérations qui ne donnent lieu à aucune entrée ni à aucune sortie matérielle de fonds (1).

Art. 367. — Ce résumé général, arrêté par le ministre des finances, est établi par un agent comptable, qui le présente à la cour, sous sa responsabilité, dans la forme et avec les mêmes divisions que les autres comptes de deniers de l'Etat, et qui est tenu de justifier chacun des articles de recette et de dépense par les pièces que les lois et règlements ont exigées de tous les préposés comptables (2).

Ce résumé est présenté à la cour, savoir: la première partie avant le 1er mai, la deuxième partie avant le 1er juillet de chaque année.

§ 6. *Dispositions spéciales aux débets de toute nature.*

Art. 368. — Les débets avoués par les comptables lors de la présentation de leurs comptes, ou constatés, soit administrativement, soit judiciairement, produisent intérêt à 5 p. 100 l'an, au profit de l'Etat, à partir du jour où le versement aurait dû être effectué (3).

Cette disposition s'exécute ainsi qu'il suit :

Si les débets proviennent de soustractions de valeurs ou d'omissions de recette ou d'un déficit quelconque dans la caisse, les intérêts courent à dater du jour où les fonds ont été détournés de leur destination par les comptables (4).

S'ils proviennent d'erreurs de calcul qui ne peuvent être considérées comme des infidélités, les intérêts ne courent qu'à dater du jour de la notification de l'acte qui en a constaté le montant (5).

S'ils ont pour cause l'inadmission ou la non-production de pièces justificatives dont l'irrégularité ou l'omission engage la responsabilité des comptables, les intérêts ne commencent à courir que du jour où ces comptables ont été mis en demeure d'y pourvoir.

Pour les débets constatés à la suite de circonstances de force majeure, les intérêts ne courent que du moment où le montant en a été mis par l'administration à la charge des comptables (6).

Art. 369. — Les débets définitivement

(1) Loi du 18 messidor an II, art. 3; ordonnance du 18 novembre 1817, art. 15, et du 20 décembre 1837, art. 42; loi du 3 mai 1841, art. 56.
(2) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 320.
(3) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 321.

(1) Ordonnance du 9 juillet 1826, art. 1er.
(2) Arrêté du 21 juillet 1826, art. 1er et 2.
(3) Loi du 28 pluviôse an III, chapitre III, art. 3.
(4) Code Napoléon, art. 1996 : avis du conseil d'Etat du 8 juillet 1808, approuvé le 20 du même mois.
(5) Avis précité du 8 juillet 1808 et décision du ministre des finances, rendue le 20 mars 1818, sur l'avis du comité des finances.
(6) Avis précité du 8 juillet 1808.

constatés au profit du trésor par les divers ministères sont notifiés au ministre des finances dans le délai de quinze jours qui suit la liquidation.

Il ne peut être procédé à aucune révision de la liquidation lorsque les débets résultent des comptes acceptés par la partie ou définitivement réglés par des décisions administratives ayant acquis l'autorité de la chose jugée.

Art. 370. — Aucune remise totale ou partielle de débet ne peut être accordée à titre gracieux que par l'empereur, en vertu d'un décret publié au *Moniteur*, sur le rapport du ministre liquidateur et sur l'avis du ministre des finances et du conseil d'Etat (1).

Art. 371. — Un état des remises de débet accordées à titre gracieux dans le cours de l'exercice est annexé à la loi de règlement définitif dudit exercice (1).

CHAP. XVII. — *Comptabilité générale des finances.*

Art. 372. — La comptabilité générale des finances est chargée de tracer les règles de toutes les comptabilités de deniers publics et de maintenir dans chacune de ces comptabilités un mode uniforme d'écritures.

Art. 373. — Les résultats des comptabilités élémentaires de recette et de dépense qui font l'objet des chapitres XV et XVI, après avoir été contrôlés sur pièces justificatives, sont récapitulés, par classe de comptables, dans des bordereaux mensuels qui servent de base aux écritures centrales de la comptabilité générale des finances.

Ces écritures sont tenues en partie double et se composent :

D'un journal général,

D'un grand-livre,

Et de livres auxiliaires.

A l'expiration de chaque année, les comptes de gestion des comptables sont vérifiés à la comptabilité générale des finances, qui les transmet à la cour des comptes, avec des résumés généraux établis par département, par classe de préposés et par nature de service.

Les comptes généraux d'année et d'exercice, les règlements de budgets et les situations de finances à publier en exécution des lois sont établis d'après les écritures centrales de la comptabilité générale des finances ; des tableaux comparatifs de ces résultats généraux sont transmis à la cour des comptes, pour lui donner les moyens d'en certifier l'exactitude et la conformité avec les arrêts qu'elle a rendus sur les comptes individuels des comptables (2).

(1) Loi du 29 juin 1852, art. 13.
(2) Arrêté du 9 octobre 1832, art. 8.

Art. 374. — La comptabilité générale des finances est chargée de la préparation du budget général de l'Etat, de la loi de règlement de chaque exercice et des lois collectives portant allocation de suppléments de crédits.

TITRE IV. — COMPTABILITÉ JUDICIAIRE ET CONTRÔLE DE LA COUR DES COMPTES.

CHAP. XVIII. — *Cour des comptes.*

§ 1er. — *Organisation et compétence.*

Art. 375. — La cour des comptes est chargée de juger les comptes des recettes et des dépenses publiques qui lui sont présentés chaque année par les receveurs généraux des finances, les payeurs du trésor public, les receveurs de l'enregistrement, du timbre et des domaines, les receveurs des douanes, les receveurs des contributions indirectes, les directeurs comptables des postes, les directeurs des monnaies, les comptables de l'Algérie et des colonies, le directeur comptable des caisses centrales du trésor et l'agent responsable des virements de comptes.

Elle juge aussi les comptes annuels de l'agent comptable du grand-livre et de celui des pensions, des agents comptables des transferts et mutations, à Paris et dans les départements, du caissier de la caisse d'amortissement et de celle des dépôts et consignations, de l'imprimerie impériale, de l'agent comptable des chancelleries consulaires, du trésorier général des invalides de la marine, de l'agent comptable des traites de la marine, des économes des lycées impériaux, du caissier de la caisse des travaux de Paris, des receveurs des communes, hospices et établissements de bienfaisance dont le revenu atteint la limite fixée par les lois et règlements, enfin tous les comptes qui lui sont régulièrement attribués.

Les comptes-matières sont aussi soumis au contrôle de la cour des comptes.

Elle statue, en outre, sur les appels formés, soit contre les arrêtés rendus par les conseils de préfecture sur les comptabilités des receveurs des communes, hospices et établissements de bienfaisance, soit contre les règlements prononcés par les conseils privés des colonies à l'égard des comptes annuels des comptables soumis à la juridiction de ces conseils (1).

(1) Lois des 16 septembre 1807 et 18 juillet 1837; ordonnances des 23 septembre 1814, 23 juillet 1823, 12 mai et 7 août 1825, 9 juillet et 12 novembre 1826, 26 mars 1829, 16 octobre 1832 et 13 mai 1838 ; règlement du ministre des finances du 9 octobre 1832 et règlement du ministre de la marine du 22 août 1837 ; décret du 27 décembre 1858; loi du 6 juin 1843, art. 14 ; décret du 26 septembre 1855, art. 152; décret du 20 août 1860, art. 9.

Art. 376. — Les comptables des deniers publics sont tenus de fournir et de déposer leurs comptes au greffe de la cour dans les délais prescrits, et, en cas de défaut ou de retard des comptables, la cour peut les condamner aux amendes et aux peines prononcées par les lois et règlements (1).

Art. 377. — Les membres de la cour des comptes sont nommés à vie par l'empereur (2).

Art. 378. — La cour des comptes prend rang immédiatement après la cour de cassation et jouit des mêmes prérogatives (3).

Art. 379. — La cour des comptes se compose d'un premier président, de trois présidents, de dix-huit conseillers maîtres des comptes, de conseillers référendaires divisés en deux classes, d'un procureur général et d'un greffier en chef (4).

Art. 380. — Il est formé trois chambres, chacune composée d'un président et de six maîtres des comptes; le premier président peut présider chaque chambre toutes les fois qu'il le juge convenable (5).

Les dix-huit maîtres des comptes sont distribués entre les trois chambres par le premier président (6).

Art. 381. — Chaque année, deux membres de chaque chambre sont répartis entre les deux autres, ou placés dans une seule, selon que le service l'exige (7).

Art. 382. — Les décisions sont prises dans chaque chambre à la majorité des voix ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante (8).

Art. 383. — Chaque chambre ne peut juger qu'à cinq membres au moins (9).

Art. 384. — Les référendaires ne sont spécialement attachés à aucune chambre (10).

Art. 385. — Les référendaires sont chargés de faire les rapports ; ils n'ont pas voix délibérative (11).

Art. 386. — Les trois chambres se réunissent, lorsqu'il y a lieu, pour former la chambre du conseil.

Art. 387. — Il y a près de la cour vingt auditeurs divisés en deux classes.

Ils sont placés sous la direction du premier président, qui les adjoint aux conseillers référendaires pour prendre part aux travaux d'instruction et de vérification dont ils sont chargés (1).

Art. 388. — Après quatre années d'exercice, les auditeurs désignés par l'empereur, et dont le nombre ne doit pas excéder dix, peuvent être autorisés à faire directement des rapports aux chambres de la cour et à signer les arrêts rendus sur leurs rapports. Ils jouissent des mêmes droits et sont soumis aux mêmes règles de discipline que les autres membres de la cour des comptes (2).

§ 2. — *Attributions du ministère public.*

Art. 389. — Le procureur général ne peut exercer son ministère que par voie de réquisition (3).

Art. 390. — Il fait dresser un état général de tous les comptables qui doivent présenter leurs comptes à la cour. Il s'assure s'ils sont ou non exacts à les présenter dans les délais fixés par les lois et règlements, et requiert contre ceux qui sont en retard l'application des peines (4).

Art. 391. — Il s'assure si les chambres tiennent régulièrement leurs séances, si les référendaires et auditeurs font exactement leur service, et, en cas de négligence, il adresse au premier président les réquisitions nécessaires (5).

Art. 392. — Il adresse au ministre des finances les expéditions des arrêts de la cour et suit devant elle l'instruction et le jugement des demandes à fin de révision pour cause d'erreurs, omissions, doubles ou faux emplois, reconnus à la charge du trésor public, des départements, des communes, des hospices et des établissements publics ou de bienfaisance (6).

Art. 393. — Toutes les demandes en mainlevée, réduction ou translation d'hypothèques sont communiquées au procureur général avant d'y être statué (7).

Art. 394. — Toutes les fois qu'une prévention de faux ou de concussion est élevée contre un comptable, le procureur général est appelé en la chambre et entendu dans ses conclusions avant d'y être statué (8).

Art. 395. — Le procureur général peut prendre communication de tous les comptes dans l'examen desquels il croit son ministère nécessaire, et la chambre peut même l'ordonner d'office (9).

Art. 396. — En cas d'empêchement du pro-

(1) Loi du 16 septembre 1807, art. 12.
(2) Loi du 16 septembre 1807, art. 6; décrets des 1er et 19 mars 1852.
(3) Loi du 16 septembre 1807, art. 7.
(4) Loi du 16 septembre 1807, art. 2, et décret du 12 décembre 1860.
(5) Loi du 16 septembre 1807, art. 3.
(6) Décret du 28 septembre 1807, art. 4.
(7) Décision du 18 février 1828.
(8) Loi du 16 septembre 1807. art. 4.
(9) Loi du 16 septembre 1807, art. 5.
(10) Décret du 28 septembre 1807, art. 17.
(11) Loi du 16 septembre 1807, art. 4.

(1) Décret du 23 octobre 1856, art. 2.
(2) Décret du 12 décembre 1860, art. 2 et 3.
(3) Décret du 28 septembre 1807, art. 36.
(4) Décret du 28 septembre 1807, art. 37.
(5) Décret du 28 septembre 1807, art. 38.
(6) Décret du 28 septembre 1807, art. 39.
(7) Décret du 28 septembre 1807, art. 40.
(8) Décret du 28 septembre 1807, art. 41.
(9) Décret du 28 septembre 1807, art. 42.

cureur général, les fonctions du ministère public sont momentanément remplies par celui des maîtres des comptes que le ministre des finances désigne (1).

Art. 397. — Le procureur général est tenu de correspondre avec les ministres sur les demandes qu'ils peuvent lui faire de renseignements pour l'exécution des arrêts, les mainlevées, radiations ou restrictions de séquestres, saisies, oppositions et inscriptions hypothécaires (2).

§ 3. — *Attributions du greffe.*

Art. 398. — Le greffier en chef assiste aux assemblées générales et y tient la plume (3).

Art. 399. — Il est chargé de tenir les différents registres, et notamment celui des délibérations de la cour (4).

Art. 400. — Il est chargé de veiller à la conservation des minutes des arrêts, d'en faire faire les expéditions, de garder les pièces qui lui sont confiées et de concourir à la suppression de ces mêmes pièces aux époques et dans les formes déterminées par les règlements (5).

Art. 401. — Les comptes déposés par les comptables sont enregistrés, par ordre de dates et de numéros, du jour qu'ils sont présentés (6).

Art. 402. — Les premières expéditions des actes et arrêts de la cour sont délivrées gratuitement aux parties; les autres sont soumises à un droit d'expédition de soixante-quinze centimes par rôle (7).

Art. 403. — Les expéditions exécutoires des arrêts de la cour sont rédigées ainsi qu'il suit :

« Napoléon,

« Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, empereur des Français à tous présent et à venir, salut.

« La cour des comptes a rendu l'arrêt suivant :

(Ici, copier l'arrêt.)

« Mandons et ordonnons, etc.

« En foi de quoi, le présent arrêt a été signé par le premier président de la cour et par le greffier (8). »

Art. 404. — Le greffier signe et délivre les certificats collationnés et extraits de tous les actes émanant du greffe, des archives et dépôts, et la correspondance avec les comptables. En cas d'empêchement, le premier président désigne un commis greffier (1).

§ 4. — *Formes de la vérification des comptes.*

Art. 405. — Le premier président fait entre les référendaires la distribution des comptes et indique la chambre à laquelle le rapport doit être fait (2).

Art. 406. — Un référendaire ne peut être chargé deux fois de suite de la vérification des comptes du même comptable (3).

Art. 407. — Les référendaires sont tenus de vérifier par eux-mêmes tous les comptes qui leur sont distribués (4).

Art. 408. — Ils rédigent sur chaque compte un rapport raisonné contenant des observations de deux natures : les premières, concernant la ligne de compte seulement, c'est-à-dire les charges et souffrances dont chaque article du compte leur a paru susceptible, relativement au comptable qui le présente ; les deuxièmes, résultant de la comparaison de la nature des recettes avec les lois et de la nature des dépenses avec les crédits (5).

Art. 409. — Les référendaires peuvent entendre les comptables ou leurs fondés de pouvoirs, pour l'instruction des comptes; la correspondance est préparée par eux et remise au président de la chambre qui doit entendre le rapport (6).

Art. 410. — Lorsque la vérification d'un compte exige le concours de plusieurs référendaires, le premier président désigne un référendaire de première classe, qui est chargé de présider à ce travail, de recueillir les observations de chaque référendaire et de faire le rapport à la chambre.

Les référendaires qui ont pris part à la vérification assistent aux séances de la chambre pendant le rapport (7).

Art. 411. — Le compte, le rapport et les pièces sont mis sur le bureau, pour y avoir recours au besoin (8).

Art. 412. — Le président de la chambre fait la distribution du rapport du référendaire à un maître, qui est tenu :

(1°) De vérifier si le référendaire a fait lui-même le travail et si les difficultés élevées dans le rapport sont fondées;

(2°) D'examiner par lui-même les pièces au soutien de quelques chapitres du compte, pour

(1) Décret du 28 septembre 1807, art. 43.
(2) Décret du 28 septembre 1807, art. 44.
(3) Décret du 28 septembre 1807, art. 46.
(4) Décret du 28 septembre 1807, art. 47.
(5) Décret du 28 septembre 1807, art. 48, et ordonnance du 20 août 1834.
(6) Décret du 28 septembre 1807, art. 49.
(7) Décret du 28 septembre 1807, art. 51.
(8) Décret du 28 septembre 1807, art. 53.

(1) Décret du 28 septembre 1807, art. 54.
(2) Décret du 28 septembre 1807, art. 19.
(3) Décret du 28 septembre 1807. art. 7.
(4) Loi du 16 septembre 1807, art. 19.
(5) Loi du 16 septembre 1807, art. 20, et décret du 28 septembre 1807, art. 21.
(6) Décret du 28 septembre 1807, art. 21.
(7) Décret du 28 septembre 1807, art. 22.
(8) Décret du 28 septembre 1807, art. 27.

s'assurer que le référendaire en a soigneusement vérifié toutes les parties (1).

Art. 413. — Un maître des comptes ne peut être nommé deux fois de suite rapporteur des comptes du même comptable (2).

§ 5. — *Formes du jugement des comptes.*

Art. 414. — Le maître présente à la chambre son opinion motivée sur tout ce qui est relatif à la ligne de compte et aux autres observations du référendaire.

La chambre prononce ses décisions sur la première partie, et renvoie, s'il y a lieu, les propositions contenues dans la seconde à la chambre du conseil chargée de statuer sur ces propositions, dans les formes déterminées (3).

Art. 415. -- Le référendaire rapporteur donne son avis, qui n'est que consultatif; le maître rapporteur opine, et chaque maître successivement, dans l'ordre de sa nomination. Le président inscrit chaque décision en marge du rapport et prononce l'arrêt (4).

Art. 416. — La minute des arrêts est rédigée par le référendaire rapporteur et signée de lui et du président de la chambre; elle est remise, avec les pièces, au greffier en chef; celui-ci la présente à la signature du premier président, et ensuite en fait et signe les expéditions (5).

Art. 417. — Les arrêts de la cour sont provisoires ou définitifs (6).

Art. 418. — Après que les arrêts sur chaque compte sont rendus et les minutes signées, le compte et les pièces sont remis par le référendaire rapporteur au greffier en chef, qui fait mention des arrêts sur la minute du compte et dépose le tout aux archives (7).

Art. 419. — La cour règle et apure les comptes qui lui sont présentés; elle établit, par ses arrêts définitifs, si les comptables sont quittes, ou en avance, ou en débet.

Dans les deux premiers cas, elle prononce leur décharge définitive, et, si les comptables ont cessé leurs fonctions, ordonne mainlevée et radiation des oppositions et inscriptions hypothécaires mises ou prises sur leurs biens, à raison de la gestion dont le compte est jugé.

Dans le troisième cas, elle les condamne à solder leur débet dans le délai prescrit par la loi.

Une expédition de ses arrêts sur les comptes des agents du trésor est adressée au ministre des finances, pour en faire suivre l'exécution (1).

Art. 420. — La cour, nonobstant l'arrêt qui aurait jugé définitivement un compte, peut procéder à sa révision, soit sur la demande du comptable, appuyée de pièces justificatives recouvrées depuis l'arrêt, soit d'office, soit à la réquisition du procureur général, pour erreurs, omissions, doubles ou faux emplois reconnus par la vérification d'autres comptes (2).

Les demandes en révision sont soumises aux mêmes règles que les pourvois, en ce qui concerne la notification de la demande à la partie adverse et la reddition de deux arrêts ou arrêtés statuant, l'un sur l'admission de cette demande, l'autre sur le fond.

Art. 421. — La cour prononce sur les demandes en réduction et translation d'hypothèques formées par des comptables encore en exercice, ou par ceux hors d'exercice dont les comptes ne sont pas définitivement apurés, en exigeant les sûretés suffisantes pour la conservation des droits du trésor (3).

Art. 422. — Si, dans l'examen des comptes, la cour trouve des faux ou des concussions, il en est rendu compte au ministre des finances et référé au ministre de la justice, qui fait poursuivre les auteurs devant les tribunaux ordinaires (4).

Art. 423. — Les arrêts de la cour contre les comptabes sont exécutoires, et dans le cas où un comptable se croit fondé à attaquer un arrêt pour violation des formes ou de la loi, il se pourvoit dans les trois mois, pour tout délai, à compter de la notification de l'arrêt, au conseil d'État, conformément au règlement sur le contentieux.

Le ministre des finances, et tout autre ministre pour ce qui concerne son département, peut, dans le même délai, faire son rapport à l'empereur et proposer le renvoi au conseil d'État de sa demande en cassation des arrêts qu'il croira devoir être cassés pour violation des formes ou de la loi (5).

Art. 424. — Lorsqu'après cassation d'un arrêt de la cour des comptes, dans l'un des cas prévus par l'article précédent, le jugement du fond a été renvoyé à ladite cour, l'affaire est portée devant l'une des chambres qui n'en ont pas connu (6).

Art. 425. — Dans le cas où un ou plusieurs membres de la chambre qui a rendu le premier arrêt sont passés à la chambre nouvellement saisie de l'affaire, ils s'abstiennent d'en connaître, et ils sont, si besoin est, remplacés

(1) Décret du 28 septembre 1807, art. 28.
(2) Décret du 28 septembre 1807, art. 7.
(3) Décret du 28 septembre 1807, art. 29.
(4) Décret du 28 septembre 1807, art. 31.
(5) Loi du 16 septembre 1807, art. 21.
(6) Loi du 28 pluviôse an III, chap. II, art. 24; arrêté consulaire du 20 frimaire an IX, art. 2.
(7) Décret du 28 septembre 1807, art. 33.

(1) Loi du 16 septembre 1807, art. 13.
(2) Loi du 16 septembre 1807, art. 14.
(3) Loi du 16 septembre 1807, art. 15.
(4) Loi du 16 septembre 1807, art. 16.
(5) Loi du 16 septembre 1807, art. 17.
(6) Ordonnance du 1er septembre 1819, art. 1er.

par d'autres conseillers maîtres, en suivant l'ordre de leur nomination (1).

Art. 426. — La cour ne peut, en aucun cas, s'attribuer de juridiction sur les ordonnateurs, ni refuser aux payeurs l'allocation des payements par eux faits sur des ordonnances revêtues des formalités prescrites et accompagnées des pièces déterminées par les lois et règlements (2).

CHAP. XIX. — *Conseils de préfecture.*

Art. 427. — Les conseils de préfecture, dans chaque département, sont chargés de l'apurement des comptes des revenus des communes, des hospices et des autres établissements de bienfaisance, des associations syndicales et des économes des écoles normales primaires, dont le jugement n'est pas déféré à la cour des comptes; ils jugent aussi tous autres comptes qui leur sont régulièrement attribués (3).

Art. 428. — Les membres des conseils de préfecture sont nommés par l'empereur (4).

Art. 429. — Les conseils de préfecture ne peuvent délibérer s'ils ne comptent au moins trois membres présents. Le préfet, quand il assiste à la séance, compte pour compléter les membres nécessaires à la validité des délibérations. En cas d'absence du préfet, celui qui le remplace a le même droit (5).

Art. 430. — Les comptes doivent être présentés avant le 1er juillet de l'année qui suit celle pour laquelle le compte est rendu.

En cas de défaut ou de retard des comptables, les conseils de préfecture peuvent les condamner aux amendes et aux peines prononcées par les lois et règlements.

Les comptes doivent être jugés avant l'époque fixée pour la présentation des comptes de l'année suivante.

Art. 431. — Les arrêtés de comptes rendus par les conseils de préfecture sont provisoires ou définitifs.

Art. 432. — Les communes et établissements dont les comptabilités sont soumises au jugement des conseils de préfecture peuvent, ainsi que les comptables, se pourvoir par appel devant la cour des comptes, comme il est dit aux art. 530 et 535 du présent décret.

Ils peuvent également former devant le même conseil de préfecture des demandes en révision des arrêtés définitifs, dans les cas spéciaux et suivant les formes déterminées par l'art. 420 du présent décret.

Le ministre des finances ou tout autre ministre, pour ce qui concerne son département, peut aussi, dans les mêmes formes, requérir devant les conseils de préfecture la révision des arrêtés définitifs.

Art. 433. — Les règles de procédure déterminées pour la cour des comptes sont suivies par les conseils de préfecture, en tant qu'elles n'ont rien d'inconciliable avec l'organisation spéciale de ces conseils.

Art. 434. — Les expéditions exécutoires des arrêtés des conseils de préfecture sont rédigées ainsi qu'il suit :

« Napoléon,

« Par la grâce de Dieu et la volonté natio-
« nale, empereur des Français, à tous pré-
« sents et à venir, salut.

« Le conseil de préfecture du département
« d . . . . . a rendu l'arrêté suivant :

(Ici copier l'arrêté.)

« Mandons et ordonnons, etc.

« En foi de quoi, le présent arrêté a été
« signé par les membres du conseil de pré-
« fecture. »

Le secrétaire général de la préfecture signe et délivre les expéditions des arrêtés du conseil de préfecture.

CHAP. XX. — *Contrôle public des comptes des ministres.*

Art. 435. — Le compte annuel des finances est accompagné de l'état de situation des travaux de la cour des comptes (1).

§ 1er. — *Déclarations publiques de la cour.*

Art. 436. — La cour des comptes constate et certifie, d'après le relevé des comptes individuels et les pièces justificatives que doivent lui produire les comptables, l'exactitude des comptes généraux publiés par le ministre des finances et par chaque ministre ordonnateur (2).

A cet effet, après le jugement des comptes individuels, la cour prononce annuellement deux déclarations générales de conformité, l'une sur les opérations de l'année qui donne son nom à l'exercice expiré, l'autre sur celles de cet exercice.

Art. 437. — Pour faciliter ses contrôles, la cour des comptes reçoit du ministre des finances des résumés généraux, qui reproduisent, avec les divisions adoptées dans le compte général de l'administration des finances (3), les faits compris dans les comptes individuels des comptables ci-après ; savoir :

Des receveurs de l'enregistrement, du timbre et des domaines (4);

(1) Ordonnance du 1er septembre 1819, art. 2.
(2) Loi du 16 septembre 1807, art. 18.
(3) Lois du 28 pluviôse an VIII et du 18 juillet 1837, art. 66; ordonnances du 23 avril 1823, art. 6; du 22 janvier 1831, art. 2; du 7 juillet 1844, art. 15; décret du 26 décembre 1855, art. 70.
(4) Loi du 28 pluviôse an VIII, art. 18.
(5) Arrêté du 18 fructidor an IX, art. 1er.

(1) Loi du 27 juin 1819, art. 20.
(2) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 22.
(3) Ordonnance du 9 juillet 1826, art. 2.
(4) Ordonnances des 8 novembre 1820 et 4 novembre 1824.

Des receveurs des douanes (1);
Des receveurs des contributions indirectes (1);
Des directeurs des postes (1);
Des directeurs des monnaies (1);
Des receveurs généraux des finances (2);
Des payeurs du trésor public (3);
Des comptables des finances en Algérie (4);
Des trésoriers des colonies (5);

Ces résumés, auxquels s'ajoutent le compte du directeur comptable des caisses centrales du trésor et le résumé général des virements de comptes, précédemment transmis à la cour, complètent les éléments servant de base à son contrôle.

Ces divers documents sont accompagnés d'états présentant la comparaison des résultats qui y sont contenus avec ceux des parties correspondantes du compte général de l'administration des finances où les mêmes faits ont été présentés (6).

Art. 438. — La cour constate par des déclarations spéciales la concordance des résultats de ses arrêts sur les comptes individuels des comptables avec ceux de chaque résumé général; elle confirme aussi, par une déclaration générale, l'accord de ses arrêts sur l'ensemble des comptes individuels avec les opérations correspondantes qui sont comprises dans le compte général de l'administration des finances (7).

Les déclarations spéciales de conformité sont rendues par chaque chambre compétente.

La déclaration générale de conformité avec le compte de l'administration des finances est rendue par la chambre du conseil.

Art. 439. — Avant le 1er juillet de chaque année, le ministre des finances fait remettre à la cour des comptes un tableau comparatif des recettes et des dépenses publiques comprises dans le compte général de l'administration des finances de l'année précédente, avec les comptes individuels et les résumés généraux qui ont dû être antérieurement transmis à la cour pour la même année (8).

Art. 440. — Ce tableau comparatif est rapproché des déclarations spéciales de conformité rendues par la cour des comptes sur chaque nature de comptabilité, et lorsque la cour a reconnu la concordance de ces divers documents, elle délivre sa déclaration générale pour attester l'accord du compte annuel des finances avec les arrêts prononcés sur les comptes individuels des comptables (1).

Art. 441. — Cette première déclaration générale constate, en outre, l'accord existant entre les résultats des mêmes arrêts et les résultats corrélatifs du bilan de l'administration des finances, tel qu'il est porté au compte général.

Art. 442. — A l'aide de documents analogues à ceux qui sont indiqués dans l'article 437 du présent décret, et au moyen d'un tableau comparatif établi chaque année et présentant la distinction des recettes et des dépenses par exercice, la cour des comptes délivre également une déclaration générale sur les comptes des ministres et sur la situation définitive de l'exercice expiré (2).

Art. 443. — Un conseiller référendaire est chargé par le premier président de réunir les déclarations spéciales de conformité arrêtées par chaque chambre, ainsi que tous les documents à l'appui, à l'effet de reconnaître la concordance du résultat général de ces déclarations avec ceux du compte général de l'administration des finances et des comptes des ministres. Ses rapports sont présentés à la cour réunie en chambre du conseil. Le premier président en ordonne la communication au procureur général et nomme en séance un conseiller maître rapporteur (3).

Art. 444. — Le rapport du conseiller référendaire et les observations du conseiller maître sont entendus et discutés par la cour en chambre du conseil.

Les conseillers référendaires qui ont préparé le travail relatif aux déclarations spéciales de conformité rendues par chaque chambre compétente peuvent être appelés.

Après que le procureur général a été entendu en ses conclusions, les déclarations générales constatant la conformité des arrêts de la cour avec les comptes d'année et d'exercice publiés par les ministres sont définitivement arrêtées, et elles sont prononcées en audience solennelle, par le premier président, aux jours qui sont indiqués (4).

Art. 445. — Avant le 1er septembre de l'année qui suit celle de la clôture de l'exercice expiré, la cour des comptes remet au ministre des finances les déclarations générales de conformité, pour qu'elles soient imprimées et communiquées au sénat et au corps législatif.

§ 2. *Rapport annuel fait à l'empereur.*

Art. 446. — Tous les ans, le résultat général des travaux de la cour des comptes et les

(1) Ordonnances des 8 novembre 1820 et 4 novembre 1824.
(2) Ordonnance du 29 décembre 1823.
(3) Ordonnances des 18 novembre 1817 et 27 décembre 1823.
(4) Ordonnance du 21 août 1839, art. 130 et suivants, et ordonnance du 16 décembre 1843, art. 2.
(5) Décret du 26 septembre 1855.
(6) Ordonnance du 9 juillet 1826, art. 3.
(7) Ordonnance du 9 juillet 1826, art. 4.
(8) Ordonnance du 9 juillet 1826, art. 5.

(1) Ordonnance du 9 juillet 1826, art. 6.
(2) Ordonnance du 9 juillet 1826, art. 7.
(3) Ordonnance du 26 novembre 1826, art. 2.
(4) Ordonnance du 9 juillet 1826, art. 3.

vues de réforme et d'amélioration dans les différentes parties de la comptabilité sont portés à la connaissance de l'empereur (1).

Art. 447. — Chaque année, le premier président forme un comité particulier composé des présidents, du procureur général et de trois maîtres délégués par les chambres, pour procéder à un premier examen du projet de rapport à l'empereur, préparé sur les observations résultant de la comparaison de la nature des recettes avec les lois et de la nature des dépenses avec les crédits, ou présentant des vues de réforme et d'amélioration, et dont la rédaction est ensuite discutée, délibérée et arrêtée en chambre du conseil, en présence du procureur général, pour être portée, après ce dernier examen, à la connaissance de l'empereur (2).

Ce rapport est remis dans le délai fixé par l'art. 445 ; il est imprimé et distribué au sénat et au corps législatif en même temps que les éclaircissements fournis par les divers ministères (3).

TITRE V. — COMPTABILITÉS SPÉCIALES.

CHAP. XXIX. — *Caisse des dépôts et consignations.*

§ 1er. *Attributions et organisation.*

Art. 823. — Les dépôts, les consignations, les services relatifs à la Légion d'honneur, aux fonds de retraites départementaux et communaux de plusieurs administrations publiques, aux caisses d'épargne, aux sociétés de secours mutuels, à la caisse des retraites pour la vieillesse, à la caisse de la dotation de l'armée, et les autres attributions de même nature qui lui sont légalement déléguées, sont administrés par un établissement spécial, sous le nom de *Caisse des dépôts et consignations* (4).

Art. 824. — Cet établissement est soumis à la même surveillance et aux mêmes règles de responsabilité et de garantie que la caisse d'amortissement (5).

Art. 825. — Il y a une seule administration pour la caisse d'amortissement et pour celle des dépôts et consignations (6).

(1) Lois des 29 septembre 1791 et 28 pluviôse an III, et sénatus-consulte du 23 mai 1804, art. 42.
(2) Loi du 16 septembre 1807, art. 22.
(3) Loi du 21 avril 1832, art. 15.
(4) Loi du 28 avril 1816, art. 110 ; ordonnance du 3 juillet 1816, sur les consignations, les dépôts et les fonds de retraites ; loi du 31 mars 1837, sur les caisses d'épargne; lois du 18 juin 1850, du 28 mai 1853 et du 7 juillet 1850, sur la caisse des retraites pour la vieillesse; décret du 31 juillet 1854, sur la caisse des retraites des ecclésiastiques âgés ou infirmes ; lois du 26 février 1855 et du 24 juillet 1860, sur la dotation de l'armée.
(5) Loi du 28 avril 1816, art. 111.
(6) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 1er.

Art. 826. — Les deux établissements, quoique placés dans le même local et soumis à la même administration, sont invariablement distincts. Il est tenu, pour chacun, des livres et registres séparés ; leurs écritures et leurs caisses ne sont jamais confondues ; la vérification en est toujours faite simultanément, afin d'en garantir plus sûrement l'exactitude (1).

§ 2. *Fonctions de l'ordonnateur.*

Art. 827. — Le directeur général ordonne toutes les opérations et règle les diverses parties du service des deux établissements ; il prescrit les mesures nécessaires pour la tenue régulière des livres et des caisses ; il veille à ce que les écritures, qui sont tenues en partie double, en soient distinctes ; il ordonnance les payements, il vise et arrête les divers états de toute nature (2).

Art. 828. — Le directeur général présente, avant la fin de l'année, à la commission de surveillance, le budget de l'année suivante. Ce budget, revêtu de l'avis de la commission, est soumis à l'approbation de l'empereur par le ministre des finances (3).

Art. 829. — Le directeur général est responsable de la gestion des deniers de la caisse (4).

Art. 830. — En cas d'absence ou de maladie du directeur général, le sous-directeur le remplace dans l'exercice de ses fonctions ; il est, dans ce cas, soumis aux mêmes règles et à la même responsabilité que le directeur général (5).

§ 3. *Gestion du caissier.*

Art. 831. — Le caissier est responsable du maniement des deniers (6).

Art. 832. — Il est chargé de la recette, de la garde et de la conservation des deniers et valeurs actives déposés entre ses mains, à quelque titre que ce soit.

Il acquitte toutes les dépenses et solde tous les effets payables à la caisse.

Il tient, pour chaque caisse, des journaux distincts sur lesquels il inscrit, jour par jour, ses recettes et ses dépenses (7).

Art. 833. — Il est responsable des erreurs et des déficits autres que ceux provenant de force majeure (8).

Art. 834. — Aucun payement ne peut être fait par le caissier que sur pièces justificatives

(1) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 3.
(2) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 9.
(3) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 37.
(4) Loi du 28 avril 1816, art. 102.
(5) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 13.
(6) Loi du 28 avril 1816, art. 103.
(7) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 16.
(8) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 17.

régulières et en vertu des mandats du directeur général (1).

Art. 835. — Les dépenses administratives sont acquittées par le caissier; elles sont justifiées conformément à la nomenclature arrêtée par les règlements. Les crédits ne peuvent être excédés sans une autorisation spéciale donnée par l'empereur, sur la proposition de la commission de surveillance; toute infraction à cette règle entraîne la responsabilité solidaire du directeur général et du caissier (2).

§ 4. *Concours des receveurs des finances et des trésoriers payeurs, préposés comptables.*

Art. 836. — Le directeur général emploie l'intermédiaire des receveurs des finances et des trésoriers payeurs pour effectuer dans les départements, l'Algérie et les colonies, les recettes et les dépenses qui concernent la caisse des dépôts et consignations (3).

Art. 837. — Les receveurs des finances et les trésoriers payeurs sont comptables, envers la caisse des dépôts et consignations, des recettes et dépenses qui leur sont confiées par ladite caisse (4).

Art. 838. — Ils sont responsables des erreurs qu'ils ont commises, ainsi que des recettes et dépenses qui n'ont pas été valablement justifiées, conformément aux lois et règlements.

Ils ont à tenir, en leur qualité de préposés de la caisse des dépôts et consignations, les registres qui leur sont prescrits par les instructions (5).

Ils doivent, en outre, conserver avec soin les dossiers relatifs à chaque consignation.

Art. 839. — Les receveurs des finances et les trésoriers payeurs délivrent récépissé des sommes dont ils font recette pour le compte de la caisse des dépôts et consignations; leurs récépissés doivent être à talon.

Les talons de ces récépissés sont envoyés directement à la caisse des dépôts, comme justification des recettes dont les préposés doivent compter à la cour des comptes.

La justification des payements s'opère au moyen des quittances des parties prenantes et des diverses justifications spéciales propres à chaque nature de dépense (6).

Art. 840. — Les receveurs généraux et les trésoriers payeurs adressent, tous les mois, à la caisse des dépôts et consignations, des relevés détaillés des opérations faites pour le service de cette caisse (1).

Art. 841. — Les receveurs généraux et les trésoriers payeurs constatent les recettes et les dépenses relatives au service de la caisse des dépôts et consignations à un compte courant qu'ils tiennent contradictoirement avec cette caisse. Les résultats de ce compte courant, à la fin de chaque trimestre, sont comparés, au ministère des finances, avec les écritures de la caisse des dépôts, d'après un état qu'elle lui fournit à cet effet.

Le compte courant est soldé tous les dix jours, au moyen de mandats que les receveurs généraux délivrent sur le trésor, à l'ordre du caissier de la caisse des dépôts, si les recettes de la dizaine ont excédé les dépenses, ou de mandats sur la caisse, à l'ordre du trésor, si les dépenses ont excédé les recettes. Ces mandats sont émis les 10, 20 et dernier jour de chaque mois; les receveurs généraux sont crédités de leurs mandats sur la caisse des dépôts, valeur à la date de ces mandats; ils sont débités de leurs mandats sur le trésor, valeur à l'échéance. Chaque mandat doit contenir l'indication de la dizaine à laquelle se rapporte l'excédant de recette ou de dépense qu'il est destiné à solder.

Le compte courant des receveurs avec la caisse des dépôts et consignations, étant ainsi soldé tous les dix jours, ne donne lieu à aucun règlement d'intérêts (2).

Les trésoriers payeurs opèrent, pour solder leur compte courant, de la même manière que les receveurs généraux; seulement, comme ils n'ont pas de compte d'intérêts au trésor, ils sont débités ou crédités sans époque de valeur.

Art. 842. — Les receveurs généraux et les trésoriers payeurs transmettent, chaque mois, à la caisse des dépôts, les talons de récépissés mentionnés à l'art. 839 et servant de pièces justificatives pour leurs recettes du mois expiré; ils y joignent, pour les dépôts et consignations, les déclarations souscrites par les parties versantes, et, pour les autres recettes, les justifications complémentaires exigées par les instructions.

Les pièces justificatives des dépenses acquittées pendant chaque mois sont également envoyées à la caisse des dépôts et consignations par les receveurs généraux et les trésoriers payeurs (3).

Art. 843. — La caisse des dépôts et consignations donne avis aux receveurs généraux et aux trésoriers payeurs des crédits et des débits qu'elle porte chaque mois à leur compte

(1) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 20.
(2) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 38.
(3) Ordonnances du 22 mai 1816, art. 27, et du 3 juillet 1816; décret du 14 octobre 1851.
(4) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 28.
(5) Instruction générale du 26 juin 1859, art. 1626 et 1630; instruction générale de la caisse des dépôts et consignations du 1er décembre 1851, art. 4 et 5.
(6) Règlement du 1er décembre 1851, sur le service et la comptabilité de la caisse des dépôts, art. 6.

(1) Règlement du 1er décembre 1851, sur le service et la comptabilité de la caisse des dépôts, art. 8.
(2) Règlement du 1er décembre 1851, sur le service et la comptabilité de la caisse des dépôts, art. 9 et 11.
(3) Règlement du 1er décembre 1851, sur le service et la comptabilité de la caisse des dépôts, art. 6 et 16.

courant, après l'examen de leurs envois mensuels (1).

Art. 844. — Les receveurs généraux et les trésoriers payeurs portent dans leur compte de gestion annuelle, à un article spécial de recette et à un article spécial de dépense, les opérations concernant la caisse des dépôts et consignations, telles qu'elles ont été admises par elle, et avec les imputations que lesdites opérations ont reçues définitivement dans les bordereaux de pièces justificatives de recettes et de dépenses. Le ministère des finances produit, à l'appui de ces articles, les bordereaux détaillés de pièces qui lui ont été successivement transmis par les receveurs et trésoriers (2).

Art. 845. — Lorsque la caisse des dépôts et consignations est informée par le ministère des finances de l'envoi des comptes des receveurs généraux et des trésoriers payeurs à la cour des comptes, pour l'année expirée, elle adresse à cette cour les pièces de dépenses qu'elle a admises pour cette même année, sauf les pièces de procédure et autres, étrangères à la responsabilité du fait matériel du payement, qu'elle conserve, en exécution de l'art. 4 de l'ordonnance royale du 12 mai 1825 et de l'art. 2 de l'ordonnance du 4 décembre 1837; les pièces envoyées à la cour sont accompagnées des bordereaux détaillés fournis par les comptables, et sur lesquels il est fait mention des pièces de procédure ou autres qui ont été retenues par la caisse des dépôts et consignations (3).

§ 6. *Dispositions communes au caissier et aux préposés comptables de la caisse des dépôts et consignations.*

Art. 846. — La transmission de pièces prescrite à l'article précédent doit être complètement terminée dans le délai de six mois après l'expiration de la gestion annuelle.

Art. 847. — Dans le même délai, le caissier de la caisse des dépôts et consignations doit adresser à la cour des comptes, avec toutes les pièces à l'appui, le compte spécial de ses opérations. Ce compte est soumis, pour les divisions principales qu'il doit présenter, aux dispositions de l'art. 317 du présent décret (4).

Art. 848. — Après que les envois à faire à la cour des comptes sont entièrement effectués, le directeur général fait établir et adresse à cette cour, dans le délai de deux mois, le résumé général et détaillé des recettes et des dépenses effectuées par les préposés comptables de la caisse des dépôts et consignations, pendant l'année écoulée, et comprises dans leurs comptes.

Ce résumé général est accompagné d'un tableau dans lequel lesdites opérations sont réunies à celles qui ont été faites par virement de comptes et sans le concours des comptables. Ces opérations annuelles sont rapprochées des résultats de la gestion précédente, de manière à faire ressortir la situation, au 31 décembre de chaque année, des divers services faits pour la caisse des dépôts et consignations (1).

(1) Règlement du 1er décembre 1851, sur le service et la comptabilité de la caisse des dépôts, art. 15.

(2) Instruction générale du 20 juin 1859, art. 507.

(3) Ordonnances des 12 mai 1825 et 4 décembre 1837; instruction générale du 20 juin 1859, art. 507.

(4) Ordonnance du 12 mai 1825, art. 2.

§ 6. *Contrôle et surveillance.*

Art. 849. — La commission de surveillance créée près de la caisse d'amortissement, et dont il est question à l'art. 218, est également chargée de surveiller la caisse des dépôts et consignations (2).

Art. 850. — Les récépissés délivrés aux parties versantes sont libératoires et forment titre envers la caisse des dépôts et consignations, à la charge par elle de les faire viser et séparer de leur talon, à Paris immédiatement, et dans les départements dans les vingt-quatre heures de leur date, par les fonctionnaires et agents administratifs chargés de ce contrôle (3).

Art. 851. — Il est établi un contrôle distinct et séparé pour chacune des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations.

Ce contrôle est placé sous la direction et la responsabilité du sous-directeur, qui a, à cet effet, sous ses ordres un nombre de contrôleurs correspondant aux comptoirs de recettes et de dépenses, indépendamment d'un contrôleur principal chargé de la centralisation des résultats (4).

Art. 852. — Le contrôle est chargé de constater contradictoirement toutes les recettes et toutes les dépenses du caissier, ainsi que les diverses opérations des deux caisses qui engagent la direction générale (5).

Art. 853. — A cet effet, le contrôle est tenu :

(1°) D'enregistrer successivement chacun des actes relatifs à l'entrée et à la sortie des fonds et valeurs;

(2°) De viser immédiatement les récépissés ou reconnaissances de toute nature délivrés par le caissier, et d'en séparer et retenir les talons;

(3°) De viser également les acquits de tous les bons, mandats ou effets à recevoir, passés à l'ordre du caissier;

(1) Ordonnance du 12 mai 1825, art. 6.

(2) Loi du 28 avril 1816, art. 99; décret du 27 mars 1852.

(3) Loi du 24 avril 1833, art. 1 et 7.

(4) Ordonnance du 4 août 1833, art. 1.

(5) Ordonnance du 4 août 1833, art. 2.

(4°) De s'assurer que les payements ont eu lieu en vertu d'autorisations régulières (1).

Art. 854. — Les résultats, tant en recette qu'en dépense, que présentent les feuilles des contrôleurs particuliers, sont résumés par le contrôleur principal, dans un relevé général par lui certifié, qu'il remet chaque soir au sous-directeur, pour qu'il puisse en faire la comparaison, tant avec les feuilles de recette et de dépense du caissier, qu'avec celles de l'entrée et de la sortie des effets et valeurs que ce comptable remet tous les jours à la comptabilité après la fermeture de la caisse (2).

Art. 855. — En cas d'empêchement du sous-directeur, il est suppléé dans ces vérifications par le directeur général ou par un de ses délégués (3).

Art. 856. — Chaque jour, le caissier donne au directeur général, pour chacune des caisses, un état de situation. Le sous-directeur lui remet, de son côté, une situation journalière établie par le contrôle, dont un double est adressé au ministre des finances.

Art. 857. — Le caissier remet aussi chaque jour, au chef de la comptabilité, les états de recettes et de payements par lui faits, pour être inscrits sur le journal général (4.)

Art. 858. — Tous les mois, le caissier communique au chef de la comptabilité, pour être vérifiés, les relevés des recettes et des dépenses en numéraire et des entrées et sorties de valeurs du mois précédent.

La situation de sa caisse est vérifiée par le directeur général au moins une fois par mois, indépendamment des vérifications que la commission de surveillance peut faire toutes les fois qu'elle le juge utile (5).

Art. 859. — Dans le second mois de l'année qui suit chaque exercice, le directeur général fait adresser aux administrations et établissements pour lesquels la caisse des dépôts et consignations est chargée de faire des recettes et des dépenses, le compte annuel des opérations concernant chaque administration et établissement.

Ces comptes doivent être renvoyés dans le mois suivant au directeur général, après avoir été arrêtés par lesdits établissements et administrations.

Ils sont joints au compte général de la caisse des dépôts et consignations (6).

Art. 860. — Les livres et registres de la caisse des dépôts et consignations ne sont point déplacés; mais la cour des comptes peut en faire prendre telle communication qu'elle juge utile pour la vérification des comptes (1).

(1) Ordonnance du 4 août 1833, art. 3.
(2) Ordonnance du 4 août 1833, art. 4.
(3) Ordonnance du 4 août 1833, art 5.
(4) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 21.
(5) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 22.
(6) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 32.

DEUXIÈME PARTIE.

COMPTABILITÉ DES MATIÈRES APPARTENANTES A L'ÉTAT.

TITRE VI.

CHAP. XXX. — *Comptabilité des matières.*

Art. 861. — Les comptes en matières sont soumis au contrôle de la cour des comptes (2).

§ 1er. *Dispositions générales.*

Art. 862. — La comptabilité des matières comprend :

(1°) Les matières de consommation et de transformation ;

(2°) Les valeurs mobilières ou permanentes de toute espèce.

§ 2. *Matières de consommation et de transformation.*

Art. 863. — La comptabilité des matières de consommation et de transformation appartenantes à l'État est régie par les dispositions ci-après (3).

Art. 864. — Dans chaque magasin, chantier, usine, arsenal et autre établissement appartenant à l'État et géré pour son compte, il y a un agent ou préposé responsable des matières y déposées.

Cet agent est comptable de la quantité desdites matières, suivant l'unité applicable à chacune d'elles (4).

Art. 865. — Les dispositions générales concernant les comptables des deniers publics, et notamment celles des art. 18, 19 et 29 du présent décret, sont applicables aux comptables des matières.

Art. 866. — Chaque comptable est tenu d'inscrire sur des livres élémentaires l'entrée, la sortie, les transformations, les détériorations, les pertes, déchets et manquants, ainsi que les excédants de toutes les matières confiées à sa garde (5).

Art. 867. — Aux époques fixées par les règlements spéciaux de chaque département ministériel, chaque comptable forme, d'après ses livres, en observant l'ordre des nomenclatures adoptées pour le service, des relevés résumant, par nature d'entrée et de sortie, et pour chaque espèce de matière distincte ou collective, toutes ses opérations à charge ou à

(1) Ordonnance du 22 mai 1816, art. 41.
(2) Loi du 6 juin 1843, art. 14.
(3) Ordonnance du 26 août 1844, art. 1.
(4) Ordonnance du 26 août 1844, art. 2.
(5) Ordonnance du 26 août 1844, art. 3.

décharge. Ces relevés, contrôlés sur les lieux, sont adressés, par la voie hiérarchique, avec les pièces justificatives, au ministre ordonnateur du service.

Les matières qui, par leur nature ou leur peu de valeur, sont susceptibles d'être réunies, peuvent être présentées, dans les relevés, sous une même unité ou groupées par collection, suivant la classification établie par les nomenclatures.

Dans les trois premiers mois de l'année, chaque comptable établit, en outre, et fait parvenir au ministre le compte général de sa gestion de l'année précédente (1).

Art. 868. — Toute opération d'entrée, de transformation, de consommation ou de sortie de matières doit être appuyée, dans les comptes individuels, de pièces justificatives établissant régulièrement la charge ou la décharge du comptable.

Les manutentions et transformations de matières, ainsi que les déchets ou excédants, sont justifiés par des certificats administratifs.

La nature des pièces justificatives ainsi que les formalités dont elles doivent être revêtues sont déterminées, pour les divers services de chaque département ministériel, par une nomenclature spéciale et d'après les bases générales ci-après, savoir :

Entrées réelles et entrées d'ordre.	Inventaires, procès-verbaux ou récépissés avec certificats de prise en charge par le comptable, factures d'expédition, connaissements ou lettres de voiture.
Sorties réelles et sorties d'ordre.	Ordres en vertu desquels les sorties ont eu lieu, factures d'expédition, procès-verbaux, récépissés, certificats administratifs tenant lieu de récépissés.
Transformations et fabrications, détériorations, déchets ou excédants.	Procès-verbaux constatant les résultats de l'opération, certificats administratifs tenant lieu de procès-verbaux (2).

Art. 869. — Dans tous les cas où, par suite de circonstances de force majeure, un comptable se sera trouvé dans l'impossibilité d'observer les formalités prescrites, il sera admis à se pourvoir auprès du ministre ordonnateur du service pour obtenir, s'il y a lieu, la décharge de sa responsabilité (3).

Art. 870. — Dans les dépôts où les matières ne peuvent pas être soumises à des recensements annuels, les existants au commencement de chaque année et à chaque changement de gestion sont établis par des certificats administratifs.

(1) Ordonnance du 26 août 1844, art. 4.
(2) Ordonnance du 26 août 1844, art. 5.
(3) Ordonnance du 26 août 1844, art. 6.

Lesdits certificats tiennent lieu d'inventaire (1).

Art. 871. — D'après les documents fournis par les comptables, il est tenu, dans chaque ministère, une comptabilité centrale des matières, où sont résumés, après vérification, tous les faits relatés dans ces documents.

Cette comptabilité sert de base aux comptes généraux publiés, chaque année, par les ministres (2).

Art. 872. — Chaque ministre, après avoir fait vérifier les comptes individuels des comptables de son département, les transmet à la cour des comptes avec les pièces justificatives.

Il y joint un résumé général par branche de service (3).

Art. 873. — La cour des comptes, après avoir procédé à la vérification des comptes individuels, statue sur lesdits comptes par voie de déclaration.

Une expédition de chaque déclaration est adressée au ministre ordonnateur, qui en donne communication au comptable.

Le ministre, sur le vu de cette déclaration et des observations du comptable, arrête définitivement le compte.

Art. 874. — Immédiatement après l'arrêté définitif de tous les comptes de chaque année, le ministre transmet à la cour des comptes un résumé faisant connaître la suite qui a été donnée à ses déclarations et les redressements que leur prise en considération motivera dans les comptes de la gestion suivante (4).

Art. 875. — La cour des comptes prononce chaque année, en audience solennelle, dans les formes déterminées aux art. 442, 443 et 444 du présent décret, une déclaration générale sur la conformité des résultats des comptes individuels des comptables en matières avec les résultats des comptes généraux publiés par les ministres (5).

Art. 876. — La même cour consigne dans son rapport annuel les observations auxquelles aura donné lieu l'exercice de son contrôle, tant sur les comptes individuels que sur les comptes généraux, ainsi que ses vues d'amélioration et de réforme sur la comptabilité en matières (6).

§ 3. *Valeurs mobilières ou permanentes.*

Art. 877. — La comptabilité des valeurs mobilières ou permanentes embrasse les mobiliers de l'État garnissant les hôtels, pavil-

(1) Ordonnance du 26 août 1844, art. 7.
(2) Ordonnance du 26 août 1844, art. 8.
(3) Ordonnance du 26 août 1844, art. 9.
(4) Ordonnance du 26 août 1844, art. 10.
(5) Règlements ministériels, ordonnance du 30 novembre 1857, art. 80.
(6) Ordonnance du 26 août 1844, art. 11.

lons, casernes, quartiers, chapelles, hôpitaux et autres établissements; les machines, engins, outils et ustensiles d'exploitation; les gabarits, modèles, types et étalons; les bibliothèques, archives, musées, cabinets et laboratoires; les dépôts de cartes et d'imprimés; les objets d'art et de science (1).

Art. 878. — La comptabilité des valeurs mobilières ou permanentes n'est point soumise au contrôle de la cour des comptes.

§ 4. *Dispositions générales.*

Art. 879. — Les règles ci-dessus prescrites ne sont applicables qu'au matériel compris dans l'intérieur de l'empire; elles ne concernent ni le matériel des armées actives, ni le matériel en service à bord des bâtiments, ni les comptabilités en matières sur lesquelles la cour des compte statue par arrêts, conformément aux règlements spéciaux.

Art. 880. — Le compte général de chaque ministère est soumis à l'examen de la commission instituée annuellement en vertu de l'art. 192 du présent décret (2).

Dispositions générales.

Art. 881. — Des règlements spéciaux sont rendus pour l'exécution du présent décret par les différents services soumis à l'application des règles qu'il prescrit; ces règlements sont suivis de la nomenclature des pièces à produire à l'appui des opérations des comptables.

Les modifications dont ces règlements et ces nomenclatures pourraient être susceptibles, doivent être concertées entre notre ministre des finances et chaque ministre compétent.

Art. 882. — Toutes les dispositions contraires au présent règlement général sont et demeurent abrogées.

Art. 883. — Nos ministres secrétaires d'État sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Lois postérieures au décret du 31 mai 1862.

Les principales modifications apportées au décret de 1862, sont les suivantes :

1. *Décret du 21 novembre 1865, supprimant les payeurs et transformant les receveurs généraux en trésoriers payeurs généraux.*

Art. 1. — Les fonctions de receveur général et de payeur dans chaque département de l'empire sont réunies et confiées à un fonctionnaire qui prendra le titre de trésorier payeur général.

(1) Ordonnance du 26 août 1844, art. 12.

(2) Règlement ministériel de la guerre, du 25 janvier 1845; ordonnance du 30 novembre 1857, art. 81.

Art. 2. — Les trésoriers généraux seront substitués aux droits et ogligations attribuées aux receveurs généraux et aux payeurs.

Ils seront justiciables de la cour des comptes.

Des instructions ministérielles détermineront la forme du compte de gestion qu'ils auront à rendre.

Art. 3. — Un compte courant à intérêts réciproques sera ouvert au trésor public à chaque trésorier payeur général.

Ce compte sera réglé par trimestre.

Art. 4. — Les trésoriers payeurs généraux sont nommés par décret de l'empereur.

Ils sont divisés en trois classes, savoir :

3e classe, au traitement fixe de 6,000 fr.
2e classe, au traitement fixe de 9,000
1re classe, au traitement fixe de 12,000

Il sera, en outre, alloué à chaque trésorier payeur général, pour le couvrir des frais de bureau, l'indemniser des risques résultant des maniements de fonds et de valeurs et de la responsabilité qui lui incombe, une commission spéciale sur les recettes et payements effectués dans son département, et dont la quotité sera déterminée par une décision du ministre des finances.

Art. 5. — Nul ne peut être nommé trésorier payeur général de troisième classe, s'il ne compte dix années de services publics, dont cinq au moins dans l'administration des finances, et s'il ne justifie de la propriété du cautionnement exigé en espèces.

Nul ne peut être nommé trésorier payeur général de deuxième ou de première classe, s'il n'a passé quatre années dans la classe précédente.

Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables aux receveurs généraux et aux receveurs actuellement en exercice.

Art. 6. — L'installation du trésorier payeur général sera faite par le préfet du département; la remise au nouveau comptable du service du receveur général et du payeur sera constatée par un procès-verbal dressé en présence d'un inspecteur des finances.

Art. 7. — L'exécution des dispositions qui précèdent aura lieu au fur et à mesure de l'organisation du nouveau service financier dans les départements et, au plus tard, au 1er janvier 1867.

Il sera alloué un traitement de disponibilité à ceux des fonctionnaires en activité de service qui n'auront pu être replacés à ladite époque.

2. *Loi du 27 juillet 1870, interdisant les virements.*

Art. 38. — Aucun virement ne peut être opéré sur les crédits affectés au service de la dette publique.

Le crédit alloué à titre de fonds secrets ne peut être augmenté par voie de virement.

Aucun virement ne peut être opéré sur des crédits affectés à des dépenses extraordinaires pour élever les crédits affectés à des dépenses ordinaires.

Aucun virement ne pourra être opéré pour augmenter les crédits votés pour les traitements de personnel.

La prochaine loi de finances contiendra la nomenclature des crédits qui pourront désormais être augmentés par voie de virement.

3. *Arrêté du 1er avril 1871. — Aucune dépense de l'Etat ne doit être engagée sans l'avis du ministre des finances.*

Art. 1. — A partir de ce jour, aucune dépense de l'Etat ne devra être engagée et ne sera acquittée par le trésor public qu'autant que le ministre des finances, préalablement consulté, aura reconnu la possibilité d'y pourvoir.

4. *Loi du 16 septembre 1871. — Vote du budget, crédits supplémentaires.*

Art. 30. — Le budget est voté par chapitre.

Aucun virement de crédits ne peut avoir lieu d'un chapitre à un autre.

Art. 31. — Les suppléments de crédits nécessaires pour subvenir à l'insuffisance dûment justifiée des fonds affectés à un service porté au budget ne pourront être accordés que par une loi, sauf le cas de prorogation de l'Assemblée nationale.

La même disposition est applicable aux crédits extraordinaires. Ces derniers ne peuvent être demandés que pour des services qui ne pouvaient pas être prévus et réglés par le budget.

Art. 32. — Dans le cas de prorogation de l'Assemblée nationale, les crédits supplémentaires et extraordinaires ne pourront être ouverts que par des décrets rendus en conseil d'Etat, après avoir été délibérés et approuvés en conseil des ministres.

Ces décrets devront être soumis à la sanction de l'Assemblée nationale dans la première quinzaine de la plus prochaine réunion.

COMPTABILITÉ DES COMMUNES.

Chap. XXII du Règlement général du 31 mai 1862.

§ 1er. — *Ressources communales.*

Art. 484. — Les recettes des communes sont ordinaires ou extraordinaires.

Les recettes ordinaires des communes se composent :

1° Des revenus de tous les biens dont les habitants n'ont pas la jouissance en nature;

2° Des cotisations imposées annuellement sur les ayants droit aux fruits qui se perçoivent en nature;

3° Du produit des centimes ordinaires affectés aux communes par les lois de finances;

4° De la part accordée aux communes dans l'impôt des patentes ;

5° De la part revenant aux communes dans les droits de permis de chasse;

6° Du produit des octrois municipaux ;

7° Du produit des droits de place perçus dans les halles, foires, marchés, abattoirs, d'après les tarifs dûment autorisés ;

8° Du produit des permis de stationnement et des locations sur la voie publique, sur les ports et rivières et autres lieux publics ;

9° Du produit des péages communaux, des droits de pesage, mesurage et jaugeage, des droits de voirie et autres droits légalement établis ;

10° Du prix des concessions dans les cimetières ;

11° Du produit des concessions d'eau, de l'enlèvement des boues et immondices de la voie publique, et autres concessions autorisées pour les services communaux ;

12° Du produit des expéditions des actes administratifs et des actes de l'état civil ;

13° De la portion que les lois accordent aux communes dans le produit des amendes prononcées par les tribunaux de simple police, par ceux de police correctionnelle, et par les conseils de discipline de la garde nationale;

14° Des intérêts de fonds placés au trésor ;

15° D'une portion des droits à percevoir dans les écoles préparatoires à l'enseignement des lettres et des sciences, et dans les écoles préparatoires de médecine et de pharmacie;

16° Du bénéfice résultant de l'administration des collèges;

17° Des ressources affectées au traitement de l'instituteur et de l'institutrice primaire ;

18° Des indemnités pour enrôlements volontaires ;

19° Du produit de la taxe municipale sur les chiens;

Et généralement du produit de toutes les taxes de ville et de police dont la perception est autorisée par la loi (1).

Art. 485. — Les recettes extraordinaires se composent :

1° Des contributions extraordinaires dûment autorisées ;

2° Du prix des biens aliénés ;

3° Du prix d'aliénation de rentes sur l'Etat;

4° Des dons et legs ;

(1) Loi du 18 juillet 1837, sur l'administration municipale, art. 31; loi du 13 octobre 1840, art. 10 et 13; loi du 3 mai 1844, art. 5; loi du 15 mars 1850, art. 40 ; loi du 2 mai 1855; ordonnance du 29 janvier 1839, art. 12; décret du 22 août 1854, art. 4; instruction générale du 20 juin 1859, art. 756, 940 et 941.

5° Du remboursement des capitaux exigibles et des rentes rachetées;

6° Du produit des coupes extraordinaires de bois;

7° Du produit des emprunts,

Et de toutes autres recettes accidentelles (1).

§ 2. — *Charges communales.*

Art. 486. — Les dépenses des communes sont obligatoires ou facultatives.

Sont obligatoires les dépenses suivantes :

1° L'entretien de l'hôtel de ville ou, s'il y a lieu, du local affecté à la mairie;

2° Les frais de bureau et d'impression pour le service de la commune;

3° L'abonnement au *Bulletin des lois* ou au *Moniteur des communes;*

4° Les frais de recensement de la population;

5° Les frais des registres de l'état civil et la portion des tables décennales à la charge des communes;

6° Le traitement du receveur municipal, du préposé en chef de l'octroi, et les frais de perception;

7° Le traitement des gardes des bois de la commune et des gardes champêtres;

8° Le traitement et les frais de bureau des commissaires de police, tels qu'ils sont déterminés par les lois et décrets (2);

9° Les pensions des employés municipaux et des commissaires de police, régulièrement liquidées et approuvées;

10° Les frais de loyer et la réparation du local de la justice de paix, ainsi que ceux d'achat et d'entretien de son mobilier, dans les communes chefs-lieux de canton;

11° Les dépenses de la garde nationale, telles qu'elles sont déterminées par les lois;

12° Les dépenses relatives à l'instruction publique, conformément aux lois;

13° L'indemnité de logement aux curés et desservants, et autres ministres des cultes salariés par l'Etat, lorsqu'il n'existe pas de bâtiment affecté à leur logement;

14° Le secours aux fabriques des églises et autres administrations préposées aux cultes dont les ministres sont salariés par l'Etat, en cas d'insuffisance de leurs revenus, justifiée par leurs budgets et leurs comptes appuyés de pièces;

15° Le contingent assigné à la commune, conformément aux lois, dans la dépense des enfants assistés (3);

16° Les grosses réparations aux édifices communaux, sauf l'exécution des lois spéciales concernant les bâtiments militaires et les édifices consacrés aux cultes;

17° La clôture des cimetières, leur entretien et leur translation dans les cas déterminés par les lois et règlements d'administration publique;

18° Les frais des plans d'alignement;

19° Les frais et dépenses des conseils des prud'hommes, pour les communes où ils siègent; les menus frais des chambres consultatives des arts et manufactures, pour les communes où elles existent, ainsi que des sociétés de secours mutuels;

20° Les contributions et prélèvements établis par les lois sur les biens et revenus communaux;

21° Les secours et pensions accordés aux sapeurs-pompiers, à leurs veuves et à leurs orphelins;

22° La part contributive de la commune dans la dépense des travaux de défense contre les inondations;

23° Les frais de tenue des assemblées électorales pour l'élection : 1° des députés au Corps législatif, des conseils généraux, des conseils d'arrondissement et des conseils municipaux; 2° des membres des tribunaux de commerce et des conseils de prud'hommes; 3° des chambres consultatives des arts et manufactures, et des chambres de commerce;

24° L'acquittement des dettes exigibles,

Et généralement toutes les autres dépenses mises à la charge des communes par une disposition législative.

Toutes dépenses autres que les précédentes sont facultatives (1).

§ 3. — *Budget des communes.*

Art. 487. — Les recettes et les dépenses des communes ne peuvent être faites que conformément au budget de chaque exercice ou aux autorisations extraordinaires données par qui de droit et dans les mêmes formes (2).

Art. 488. — L'époque de la clôture de l'exercice, pour les recouvrements et les payements qui s'y rattachent, est fixée au 31 mars de la deuxième année de l'exercice (3).

Art. 489. — Le conseil municipal délibère sur le budget de la commune, et en général sur toutes les recettes et dépenses, soit ordinaires, soit extraordinaires (4).

Art. 490. — Le budget de chaque commune, proposé par le maire et voté par le

(1) Loi du 18 juillet 1837, art. 2.
(2) Loi du 24 juillet 1867, art. 23.
(3) Voir, en ce qui concerne les aliénés indigents, pour le contingent imposable aux communes, la loi du 10 août 1871, art. 46, § 19.

(1) Lois des 18 juillet 1839, art. 30; 30 juin 1838, art. 28; 15 juillet 1850, art. 8; 7 août 1850, art. 1; 5 avril 1851, art. 7; décret du 12 février 1852; loi du 28 mars 1858, art. 1.
(2) Ordonnance du 23 avril 1823, art. 1.
(3) Ordonnance du 24 janvier 1843.
(4) Loi du 18 juillet 1837, art. 19.

conseil municipal, est définitivement réglé par arrêté du préfet.

Toutefois, pour les villes dont les revenus sont de cent mille francs ou plus, le budget est réglé par un décret impérial lorsqu'il présente des impositions extraordinaires proprement dites, mais seulement pour l'exercice qui donne lieu à la demande de ces impositions.

Le revenu d'une commune est réputé atteindre cent mille francs lorsque les recettes ordinaires, constatées dans les comptes, se sont élevées à cette somme pendant les trois derniers exercices.

Il n'est réputé être descendu au-dessous de cent mille francs que lorsque, pendant les trois derniers exercices, les recettes ordinaires sont restées inférieures à cette somme (1).

Art. 491. — Les crédits qui pourraient être reconnus nécessaires après le règlement du budget sont délibérés par le conseil municipal et autorisés par le préfet (2).

Art. 492. — Dans le cas où, pour une cause quelconque, le budget d'une commune n'aurait pas été approuvé avant le commencement de l'exercice, les recettes et dépenses ordinaires continuent, jusqu'à l'approbation de ce budget, à être faites conformément à celui de l'année précédente (3).

Art. 493. — Dans le cas où le maire négligerait de dresser et de soumettre au conseil municipal le budget de la commune, le préfet après l'en avoir requis, peut y procéder d'office par lui-même ou par un délégué spécial (4).

Art. 494. — Les dépenses proposées au budget d'une commune peuvent être rejetées ou réduites par l'autorité qui règle le budget (5). — (Modifié.)

Art. 495. — Les conseils municipaux peuvent porter au budget un crédit pour dépenses imprévues.

La somme inscrite pour ce crédit ne peut être réduite ou rejetée qu'autant que les revenus ordinaires, après avoir satisfait à toutes les dépenses obligatoires, ne permettraient pas d'y faire face, ou qu'elle excéderait le dixième des recettes ordinaires.

Le crédit pour dépenses imprévues est employé par le maire, avec l'approbation du préfet, pour les communes de l'arrondissement chef-lieu, et du sous-préfet, pour les communes des autres arrondissements (6).

Dans les communes autres que les chefs-lieux de département ou d'arrondissement, le maire peut employer le montant de ce crédit aux dépenses urgentes, sans approbation préalable, à la charge d'en informer immédiatement le sous-préfet et d'en rendre compte au conseil municipal dans la première session ordinaire qui suit la dépense effectuée (1).

Art. 496. — Les dépenses proposées au budget ne peuvent être augmentées, et il ne peut en être introduit de nouvelles par l'autorité qui règle le budget, qu'autant qu'elles sont obligatoires.

Art. 497. — Si un conseil municipal n'alloue pas les fonds exigés pour une dépense obligatoire, ou n'alloue qu'une somme insuffisante, l'allocation nécessaire est inscrite au budget, par arrêté du préfet, en conseil de préfecture, et dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'art. 490, par le décret portant règlement du budget.

Dans tous les cas, le conseil municipal est préalablement appelé à en délibérer.

S'il s'agit d'une dépense annuelle et variable, elle est inscrite pour sa quotité moyenne pendant les trois derniers exercices; s'il s'agit d'une dépense annuelle et fixe de sa nature, ou d'une dépense extraordinaire, elle est inscrite pour sa quotité réelle.

Si les ressources de la commune sont insuffisantes pour subvenir aux dépenses obligatoires inscrites d'office en vertu du présent article, il y est pourvu par le conseil municipal, ou, en cas de refus de sa part, au moyen d'une contribution extraordinaire établie par un décret dans les limites du maximum qui est fixé annuellement par la loi de finances, et par une loi spéciale si la contribution doit excéder le maximum (2).

Art. 498. — Les délibérations du conseil municipal concernant une contribution extraordinaire destinée à subvenir aux dépenses obligatoires ne sont exécutoires qu'en vertu d'un arrêté du préfet, s'il s'agit d'une commune ayant moins de cent mille francs de revenu, et d'un décret s'il s'agit d'une commune ayant un revenu supérieur.

Dans le cas où la contribution extraordinaire aurait pour but de subvenir à d'autres dépenses que les dépenses obligatoires, elle ne peut être autorisée que par un décret, s'il s'agit d'une commune ayant moins de cent mille francs de revenu, et par une loi spéciale, s'il s'agit d'une commune ayant un revenu supérieur (3).

Art. 499. — Les préfets statuent sur l'acceptation ou le refus des dons et legs de toutes

(1) Loi du 18 juillet 1837, art. 33; décret du 25 mars 1852.

(2) Loi du 18 juillet 1837, art. 34; décret du 25 mars 1852.

(3) Loi du 18 juillet 1837, art. 35.

(4) Loi du 18 juillet 1837, art. 15.

(5) Loi du 18 juillet 1837, art. 36; loi du 24 juillet 1867, art. 2.

(6) Loi du 18 juillet 1837, art. 37, et décret du 25 mars 1852.

(1) Loi du 18 juillet 1837, art. 38, et décret du 25 mars 1852.

(2) Loi du 18 juillet 1837, art. 39.

(3) Loi du 18 juillet 1837, art. 40.

sortes de biens, lorsqu'il n'y a pas réclamations des familles (1). — (Modifié.)

Art. 500. — Aucun emprunt ne peut être autorisé que par décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique, pour les communes ayant moins de cent mille francs de revenu, et par une loi spéciale s'il s'agit d'une commune ayant un revenu supérieur.

Néanmoins, en cas d'urgence, et dans l'intervalle des sessions législatives, un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique peut autoriser les communes dont le revenu est de cent mille francs et au-dessus, à contracter un emprunt jusqu'à concurrence du quart de leurs revenus (2). — (Modifié.)

§ 4. — *Administration du maire, ordonnancement et acquittement des dépenses.*

Art. 501. — Le maire est chargé, sous la surveillance de l'administration supérieure :

De la gestion des revenus ainsi que de la surveillance des établissements communaux et de la comptabilité municipale;

De la proposition du budget et de l'ordonnancement des dépenses (3).

Art. 502. — Les dépenses ne peuvent être acquittées que sur les crédits ouverts à chacune d'elles, ni ces crédits être employés par les maires à d'autres dépenses (4).

Art. 503. — Aucune dépense ne peut être acquittée si elle n'a été préalablement ordonnancée par le maire sur un crédit régulièrement ouvert. Tout mandat ou ordonnance doit énoncer l'exercice et le crédit auxquels la dépense s'applique, et être accompagné, pour la constatation de la dette et la régularité du payement, des pièces indiquées par les règlements (5).

Art. 504. — Les maires demeurent chargés, sous leur responsabilité, de la remise aux ayants droit des mandats qu'ils délivrent sur la caisse municipale (6).

Art. 505. — Le maire peut seul délivrer des mandats; s'il refusait d'ordonnancer une dépense régulièrement autorisée et liquide, il serait prononcé par le préfet, en conseil de préfecture.

L'arrêté du préfet tiendrait lieu du mandat du maire (7).

(1) Décret du 25 mars 1852; loi du 24 juillet 1867, art. 1.
(2) Loi du 18 juillet 1837, art. 41; loi du 24 juillet 1867, art. 3, § 3 et 4.
(3) Loi du 18 juillet 1837, art. 10 et 14.
(4) Ordonnance du 23 avril 1823, art. 1.
(5) Ordonnance du 31 mai 1838, art. 447.
(6) Ordonnance du 23 avril 1823, art. 3.
(7) Loi du 18 juillet 1837, art. 61.

§ 5. — *Clôture de l'exercice.*

Art. 506. — Les crédits restent à la disposition du maire ordonnateur jusqu'au 15 mars de l'année suivante, mais seulement pour compléter les dépenses auxquelles ils ont été affectés (1).

Art. 507. — Après le 31 mars, l'exercice est clos; les crédits demeurés sans emploi sont annulés et les restes à recouvrer et à payer sont reportés de droit, et sous un titre spécial, au budget de l'exercice pendant lequel la clôture a lieu. Il en est de même de l'excédant final que présenterait le compte de l'exercice clos (2).

Art. 508. — Aucune dépense ne peut être ordonnancée après le 15 du mois de la clôture de l'exercice, et les mandats non payés dans les quinze jours suivants sont annulés, sauf réordonnancement, s'il y a lieu, avec imputation sur les restes libres de l'exercice clos, reportés au budget de l'exercice courant (3).

§ 6. — *Ecriture et compte du maire.*

Art. 509. — Au fur et à mesure de chaque opération d'ordonnancement, il doit en être tenu écriture sur des registres ouverts dans chaque mairie.

Dans les grandes administrations municipales, les maires doivent faire tenir un journal et un grand-livre pour y consigner sommairement toutes les opérations financières concernant la fixation des crédits, la liquidation, l'ordonnancement et le payement ; ces mêmes opérations doivent être décrites avec détail dans les livres ou registres auxiliaires, dans la forme déterminée par les préfets, suivant la nature et l'importance des diverses parties du service (4).

Art. 510. — Chaque année, le maire soumet au conseil municipal, avant la délibération sur le budget, le compte de l'exercice clos.

Ce compte, sur lequel le conseil municipal est appelé à délibérer, doit présenter, par colonne distincte et dans l'ordre des chapitres et des articles du budget :

En recette,

1° La nature des recettes;

2° Les évaluations du budget ;

3° La fixation définitive des sommes à recouvrer d'après les titres justificatifs ;

4° Les sommes recouvrées pendant la première année de l'exercice et pendant les trois premiers mois de la seconde année ;

(1) Ordonnances des 23 avril 1823, art. 2, et du 23 janvier 1843.
(2) Ordonnance du 1er mars 1835, art. 1.
(3) Ordonnance du 1er mars 1835, art. 2.
(4) Instruction du ministre de l'intérieur, du mois de septembre 1824.

5° Les sommes restant à recouvrer, à reporter au budget de l'exercice suivant ;

En dépense,

1° Les articles de dépenses du budget ;

2° Le montant des crédits ;

3° Le montant des sommes payées sur ces crédits, soit dans la première année, soit dans les trois premiers mois de la deuxième ;

4° Les restes à payer, à reporter au budget de l'exercice suivant ;

5° Les crédits ou portions de crédits à annuler faute d'emploi dans les délais prescrits.

Le maire joint d'ailleurs à ce compte les développements et explications nécessaires pour éclairer le conseil municipal ainsi que l'autorité supérieure, et leur permettre d'apprécier ses actes administratifs pendant l'exercice qui vient de se terminer (1).

Les comptes des maires sont définitivement approuvés par les préfets.

Art. 511. — Une copie conforme du compte d'administration, tel qu'il a été vérifié par le conseil municipal et examiné par le préfet, doit être transmise par le comptable à la juridiction compétente, comme élément de contrôle du compte de sa gestion (2).

§ 7. — *Gestion du receveur.*

Art. 512. — Les recettes et les dépenses communales s'effectuent par un comptable chargé seul, et sous sa responsabilité, de poursuivre la rentrée de tous les revenus de la commune et de toutes les sommes qui lui seraient dues, ainsi que d'acquitter les dépenses ordonnancées par le maire, jusqu'à concurrence des crédits régulièrement accordés.

Tous les rôles de taxe, de sous-répartitions et de prestations locales doivent être remis à ce comptable par l'entremise des receveurs des finances (3).

Ce comptable doit également recevoir de l'administration locale, par l'entremise des receveurs des finances, une expédition en forme de tous les baux, contrats, jugements, déclarations, titres nouvels et autres, concernant les revenus dont la perception lui est confiée, et il est autorisé à demander, au besoin, que les originaux de ces divers actes lui soient remis sur son récépissé (4).

Art. 513. — Les taxes particulières dues par les habitants ou propriétaires, en vertu des lois et des usages locaux, sont réparties par délibérations du conseil municipal, approuvées par le préfet. Ces taxes sont perçues suivant les formes établies pour le recouvrement des contributions publiques (1).

Art. 514. — Toutes les recettes municipales pour lesquelles les lois et règlements n'ont pas prescrit un mode spécial de recouvrement, s'effectuent sur des états dressés par le maire. Ces états sont exécutoires après qu'ils ont été visés par le sous-préfet (2).

Art. 515. — Le percepteur remplit les fonctions de receveur municipal.

Néanmoins, dans les communes dont le revenu excède trente mille francs, ces fonctions sont confiées, si le conseil municipal le demande, à un receveur municipal spécial.

Le receveur spécial est nommé, savoir : par le préfet, si le revenu ne dépasse pas trois cent mille francs, et par décret, si le chiffre du revenu est supérieur à cette somme.

La nomination a lieu sur une liste de trois candidats présentés par le conseil municipal (3).

Art. 516. — Le receveur municipal recouvre les divers produits aux échéances déterminées par les titres de perception de l'administration (4).

Art. 517. — Il délivre immédiatement quittance de toutes les sommes versées à sa caisse (5).

Ces quittances sont détachées d'un journal à souche (6).

Art. 518. — Les receveurs municipaux sont tenus de faire, sous leur responsabilité personnelle, toutes les diligences nécessaires pour la perception des revenus, legs et donations, et autres ressources affectées au service des communes ; de faire faire, contre les débiteurs en retard de payer, et à la requête des maires, les exploits, significations, poursuites et commandements nécessaires ; d'avertir les administrateurs de l'expiration des baux ; d'empêcher les prescriptions, de veiller à la conservation des domaines, des droits, privilèges et hypothèques ; de requérir, à cet effet, l'inscription au bureau des hypothèques de tous les titres qui en sont susceptibles ; enfin, de tenir registre de ces inscriptions et autres poursuites et diligences (7).

Art. 519. — Les receveurs des communes doivent, en conséquence, joindre à leurs comptes, comme pièce justificative, un état des propriétés foncières, des rentes et des créances mobilières composant l'actif de ces communes. Cet état doit indiquer la nature

(1) Circulaire du ministre de l'intérieur, en date du 10 avril 1835.

(2) Instruction du ministre de l'intérieur, du mois de septembre 1824 ; ordonnance du 24 janvier 1843, art. 2.

(3) Loi du 18 juillet 1837, art. 62.

(4) Instruction générale du 20 juin 1839, art. 822, et arrêté du gouvernement du 19 vendémiaire an XII.

(1) Loi du 18 juillet 1837, art. 44.

(2) Loi du 18 juillet 1837, art. 63.

(3) Loi du 18 juillet 1837, art. 65 ; décret du 25 mars 1852, art. 5, § 13.

(4) Instruction du 20 juin 1859, art. 841, et loi du 11 frimaire an VII.

(5) Ordonnance du 8 décembre 1832, art. 7.

(6) Instruction du 20 juin 1859, art. 842.

(7) Instruction du 20 juin 1859, art. 849, et arrêté du 19 vendémiaire an XII.

des titres, leur date et celle des inscriptions hypothécaires prises pour leur conservation, et, s'il y a des procédures entamées, la situation où elles se trouvent.

Cet état, certifié conforme par le receveur, doit être visé par le maire, qui y joint des observations, s'il y a lieu. Les certificats de quitus ne sont délivrés aux comptables, à l'effet de remboursement de cautionnement, qu'après qu'il a été reconnu, par l'autorité qui juge les comptes, qu'ils ont satisfait aux obligations imposées par l'arrêté du 9 vendémiaire an XII pour la conservation des biens et des créances appartenant aux communes (1).

Art. 520. — Les receveurs municipaux ne peuvent se refuser à acquitter les mandats ou ordonnances, ni en retarder le payement, que dans les seuls cas :

Où la somme ordonnancée ne porterait pas sur un crédit ouvert ou l'excéderait ;

Où les pièces produites seraient insuffisantes ou irrégulières ;

Où il y aurait eu opposition dûment signifiée, contre le payement réclamé, entre les mains du comptable.

Tout refus, tout retard doit être motivé dans une déclaration immédiatement délivrée par le receveur au porteur du mandat, lequel se retire devant le maire, pour que celui-ci avise aux mesures à prendre ou à provoquer.

Tout receveur qui aurait indûment refusé ou retardé un payement régulier, ou qui n'aurait pas délivré au porteur du mandat la déclaration motivée de son refus, est responsable des dommages qui pourraient en résulter, et encourt, en outre, selon la gravité des cas, la perte de son emploi (2).

§ 8. — *Écritures du receveur.*

Art. 521. — Les écritures des receveurs municipaux sont tenues en *partie simple;* elles nécessitent l'emploi des livres ci-après, savoir :

1° Un *journal à souche* pour l'enregistrement de toutes les recettes et pour la délivrance des quittances aux parties versantes ;

2° Des *livres de détail,* dans lesquels les recettes et les dépenses sont classées par nature ;

3° Un *journal général* présentant toutes les opérations décrites sur les *livres de détail*, et la situation journalière de la caisse ;

4° Et un *grand-livre* contenant le rapport, à chacun des comptes qui y sont ouverts, des recettes et des dépenses inscrites au *journal général.*

Le journal général et le grand-livre sont remplacés, chez les percepteurs-receveurs, par un *livre des comptes divers par services* destiné à ouvrir un compte distinct pour les recettes et les dépenses propres à chacun de ces services dont ces comptables sont chargés concurremment, et par un *livre récapitulatif* destiné à présenter la situation complète de chaque percepteur sur les services qui lui sont confiés (1).

(1) Circulaire du ministre de l'intérieur, en date du 10 avril 1835.

(2) Ordonnance du 23 avril 1823, art. 4.

§ 9. — *Comptes du receveur.*

Art. 522. — Les comptes annuels des receveurs, rendus avec la distinction des exercices, sont soumis aux délibérations des conseils municipaux, dans leur session ordinaire du mois de mai (2).

Art. 523. — Les comptes des receveurs sont soumis, pour les divisions principales qu'ils doivent présenter, aux dispositions de l'art. 23 du présent décret (3).

Art. 524. — Dans la première quinzaine d'avril, les receveurs dressent, d'après leurs écritures, un état de situation de l'exercice clos, qui doit présenter les recouvrements effectués et les restes à recouvrer, les dépenses faites et les restes à payer, ainsi que les crédits annulés, et enfin l'excédant définitif des recettes. Cet état est remis par eux au maire pour être joint, comme pièce justificative, au compte d'administration, et pour servir au règlement définitif des recettes et des dépenses de l'exercice clos (4).

Art. 525. — Le conseil municipal entend, débat et arrête les comptes des receveurs, sauf règlement définitif (5).

Art. 526. — Les comptes des receveurs des communes doivent être présentés à l'autorité chargée de les juger, avant le 1er juillet de l'année qui suit celle pour laquelle ils sont rendus (6).

Ceux de ces comptes qui doivent être jugés par la cour des comptes lui sont transmis directement, avec les pièces à l'appui et avec les observations dont les receveurs des finances les ont reconnus susceptibles, deux mois au plus tard après les conseils municipaux. Les autres doivent être jugés dans l'année, conformément aux règlements (7).

Art. 527. — Les comptables qui n'auraient pas présenté leurs comptes dans les délais prescrits par les règlements peuvent être condamnés, par l'autorité chargée de les juger, à

(1) Instruction du 10 mai 1827 et du 20 juin 1859, art. 1443 et 1576.

(2) Ordonnance du 23 avril 1823, art. 5.

(3) Ordonnance du 23 avril 1823, art. 11 ; décret du 27 janvier 1866, art. 2 et 4.

(4) Circulaire du ministre de l'intérieur, en date du 10 avril 1835 ; ordonnance du 24 janvier 1843 ; décret du 27 janvier 1866.

(5) Loi du 18 juillet 1837, art. 23.

(6) Instruction du 20 juin 1859, art. 1550 et 1554.

(7) Ordonnances des 28 janvier 1815, 8 août 1821 et 23 avril 1823, art. 5, § 2.

une amende de dix francs à cent francs par chaque mois de retard, pour les receveurs justiciables des conseils de préfecture, et de cinquante francs à cinq cents francs également par mois de retard, pour ceux qui sont justiciables de la cour des comptes.

Ces amendes sont attribuées aux communes que concernent les comptes en retard.

Elles sont assimilées aux débets de comptables, et le recouvrement peut en être suivi par corps, conformément aux art. 8 et 9 de la loi du 17 avril 1832 (1).

Art. 528. — Les comptes du receveur municipal sont définitivement apurés par le conseil de préfecture, pour les communes dont les revenus ordinaires n'excèdent pas trente mille francs, sauf recours à la cour des comptes.

Les comptes des receveurs des communes dont les revenus ordinaires excèdent trente mille francs sont jugés et apurés par ladite cour (2).

Art. 529. — Les comptes des communes dont les revenus ordinaires, précédemment inférieurs à trente mille francs, se seront élevés à cette somme pendant trois exercices consécutifs sont mis, par les préfets, sous la juridiction de la cour des comptes. Les arrêtés pris à cet effet doivent être immédiatement transmis aux ministères de l'intérieur et des finances, ainsi qu'au procureur général de la cour des comptes, chargé de requérir cette Cour de prononcer un arrêté attributif de juridiction (3).

§ 10. — *Appels contre les arrêtés de comptes.*

Art. 530. — Les communes et les comptables peuvent se pourvoir par appel devant la cour des comptes contre tout arrêté de compte définitif rendu par les conseils de préfecture (4).

Art. 531. — Les arrêtés des conseils de préfecture statuant sur les comptes présentés par les receveurs des communes sont adressés en double expédition, aux maires des communes par les préfets, dans les quinze jours qui suivent la date de ces arrêtés (5).

Art. 532. — Avant l'expiration des huit jours qui suivent la réception de l'arrêté, il est notifié par le maire au receveur. Cette notification est constatée par le récépissé du comptable et par une déclaration signée et datée par le maire, au bas de l'expédition de l'arrêté.

(1) Loi du 18 juillet 1837, art. 68; loi du 22 juillet 1867, art. 1.
(2) Loi du 18 juillet 1837, art. 66.
(3) Ordonnance du 23 avril 1823, art. 10.
(4) Ordonnance du 23 avril 1823, art. 7; arrêté du 29 frimaire an IX, art. 2.
(5) Ordonnance du 28 décembre 1830, art. 1; décret du 27 janvier 1866, art. 5.

Pareille déclaration est faite sur la deuxième expédition, qui reste déposée à la mairie avec le récépissé du comptable (1).

Art. 533. — En cas d'absence du receveur, ou sur son refus de délivrer le récépissé, la notification est faite, aux frais du comptable, par le ministère d'un huissier. L'original de l'exploit est déposé aux archives de la mairie (2).

Art. 534. — Si la notification prescrite par les articles précédents n'a pas été faite dans le délai fixé, toute partie intéressée peut requérir expédition de l'arrêté de compte et la signifier par huissier (3).

Art. 535. — Dans les trois mois de la notification, la partie qui veut se pourvoir rédige sa requête en double original. L'un des doubles est remis à la partie adverse, qui en donne récépissé; si elle refuse ou si elle est absente la signification est faite par huissier.

L'appelant adresse l'autre original, sur papier timbré, à la Cour des comptes et y joint l'expédition de l'arrêté qui lui a été notifié. Ces pièces doivent parvenir à la cour, au plus tard, dans le mois qui suit l'expiration du délai de l'appel (4).

Art. 536. — Si la cour admet la requête, la partie poursuivante a, pour faire la production des pièces à l'appui, un délai de deux mois, à partir de la notification de l'arrêt d'admission (5).

Art 537. — Faute de productions suffisantes de la part de la partie poursuivante, dans le délai dont il est parlé à l'art. 535, la requête est rayée du rôle, à moins que, sur la demande des parties intéressées, la cour ne consente à accorder un second délai, dont elle détermine la durée.

La requête rayée du rôle ne peut être reproduite (6).

Art. 538. — Toute requête rejetée pour défaut d'accomplissement des formalités prescrites peut néanmoins être reproduite, si le délai de trois mois accordé pour l'appel n'est pas expiré (7).

§ 11. — *Pourvois et révisions.*

Art. 539. — Il ne peut être formé de pourvoi devant le conseil d'Etat, contre les arrêts de la cour des comptes, que pour violation des formes ou de la loi. Ce pourvoi doit être introduit dans les trois mois de la notification de l'arrêt, et conformément au règlement sur le contentieux du conseil d'Etat (8).

(1) Ordonnance du 28 décembre 1830, art. 2.
(2) Ordonnance du 28 décembre 1830, art. 3.
(3) Ordonnance du 28 décembre 1830, art. 4.
(4) Ordonnance du 28 décembre 1830, art. 5.
(5) Ordonnance du 28 décembre 1830, art. 6.
(6) Ordonnance du 28 décembre 1830, art. 7.
(7) Ordonnance du 28 décembre 1830, art. 8.
(8) Loi du 16 septembre 1807, art. 17.

Art. 540. — Les comptables, les administrations locales et les ministres de l'intérieur et des finances peuvent demander, devant les premiers juges, la révision des arrêts ou arrêtés définitifs, pour erreurs, omissions, double ou faux emploi reconnus par la vérification d'autres comptes, et à raison de pièces justificatives recouvrées depuis l'arrêt ou l'arrêté (1).

Art. 541. — La cour des comptes, soit d'office, soit sur la réquisition du procureur général, et le conseil de préfecture, sur la réquisition des préfets, peuvent aussi procéder, dans les mêmes cas, à la révision des arrêts ou arrêtés définitifs qu'ils ont rendus (2).

§ 12.— *Publication des budgets et des comptes.*

Art. 542. — Les budgets et les comptes des communes restent déposés à la mairie, où toute personne imposée aux rôles de la commune a droit d'en prendre connaissance.

Ils sont rendus publics par la voie de l'impression dans les communes dont le revenu est de cent mille francs ou plus, et, dans les autres, quand le conseil municipal a voté la dépense de l'impression (3).

§ 13. — *Surveillance et responsabilité.*

Art. 543. — La responsabilité des receveurs municipaux et les formes de la comptabilité des communes sont déterminées par des règlements administratifs. Les receveurs municipaux sont assujettis, pour l'exécution de ces règlements, à la surveillance des receveurs des finances.

Dans les communes où les fonctions de receveur municipal et de percepteur sont réunies, la gestion du comptable est placée sous la responsabilité du receveur des finances de l'arrondissement (4).

Art. 544. — Le receveur des finances reçoit directement du préfet les rôles d'impositions, taxes et cotisations locales, après qu'ils ont été rendus exécutoires, et il les transmet aux comptables chargés d'en effectuer le recouvrement.

La même marche est suivie pour la transmission aux receveurs des communes des budgets et autorisations supplémentaires de dépenses, ainsi que des baux, actes et autres titres de perception.

Le préfet donne avis aux maires des communes de l'envoi de ces documents (4).

Le receveur des finances vérifie les comptes annuels des receveurs des communes avant leur transmission aux conseils municipaux, et tient la main à l'exécution des arrêts de la cour des comptes et des arrêtés des conseils de préfecture intervenus sur ces comptes, dont le préfet doit lui adresser des copies ou extraits (1).

Art. 545. — En cas de déficit ou de débet de la part d'un receveur municipal réunissant à ses fonctions celles de percepteur de l'impôt direct, et constaté soit par des vérifications de caisse, soit par arrêtés d'apurement de compte, le receveur des finances de l'arrondissement est tenu d'en couvrir immédiatement le montant avec ses fonds personnels, suivant la marche prescrite pour le déficit sur les contributions directes. Il demeure alors subrogé à tous les droits des communes sur les cautionnements, la personne et les biens du comptable débiteur.

Néanmoins, si le déficit provient de force majeure ou de circonstances indépendantes de la surveillance, le receveur des finances peut obtenir la décharge de sa responsabilité; dans ce cas, il a droit au remboursement, en capital et intérêts, des sommes dont il a fait l'avance.

Le ministre des finances prononce sur les demandes en décharge de responsabilité, après avoir pris l'avis du ministre de l'intérieur et celui de la section des finances du conseil d'Etat, sauf appel au conseil d'Etat jugeant au contentieux (2)

Art. 546. — En cas de déficit ou de débet de la part d'un receveur municipal spécial, les communes exercent leur recours sur le cautionnement, la personne et les biens du comptable débiteur.

L'application du cautionnement au remboursement du déficit ou du débet du comptable doit être autorisée par le ministre des finances, sur la demande du receveur général et sur le vu du procès-verbal de vérification ou de la décision judiciaire qui constitue le comptable en déficit ou en débet (3).

COMPTABILITÉ DES DÉPARTEMENTS.

La partie du règlement général de 1862, relative à la comptabilité départementale, s'est trouvée modifiée profondément par la loi du 10 août 1871 ; néanmoins, elle renferme des prescriptions encore en vigueur, et nous reproduisons ci-après les articles non modifiés par la loi de 1871.

(1) Loi du 16 septembre 1807, art. 14.
(2) Loi du 16 septembre 1807, art. 14.
(3) Loi du 18 juillet 1837, art. 69.
(4) Loi du 18 juillet 1837, art. 67.

(1) Ordonnance du 17 septembre 1837, titre II, et du 31 mai 1840; décret du 27 janvier 1866, art. 3.
(2) Ordonnance du 18 novembre 1826 et du 17 septembre 1837, art. 8; circulaires des 30 septembre et 5 octobre 1837.
(3) Instruction générale du 20 juin 1859, art. 1315.

Règlement général du 31 mai 1862. (Extrait.)

CHAP. XXI. — COMPTABILITÉ DES DÉPARTEMENTS.

Art. 448. — Le service départemental est assuré par des centimes additionnels aux contributions directes, spécialement affectés à des dépenses ordinaires, facultatives et extraordinaires, par des produits éventuels et par les impositions spéciales que les lois particulières ont appliquées à divers services publics des départements. (Loi de 1871, art. 57.)

Art. 449. — Le conseil général vote les centimes additionnels dont la perception est autorisée par les lois. (Loi du 10 mai 1838, art. 3.)

Art. 452. — Les revenus et les charges des départements sont compris dans le budget de l'Etat et dans les comptes généraux rendus annuellement par les ministres.

Art. 468. — Les modifications à apporter, en cours d'exercice, aux crédits des sections du budget départemental autres que la première, sont approuvées par décret impérial, après avis du conseil général.

Toutefois, lorsque les changements se rapportent exclusivement à l'emploi des ressources dont l'affectation est immuable et indépendante de la volonté du conseil général, il peut être statué par décision ministérielle.

Art. 469. — Les dettes départementales contractées pour des dépenses ordinaires sont portées à la première section du budget et soumises à toutes les règles applicables à ces dépenses.

Les dettes contractées pour pourvoir à d'autres dépenses sont inscrites par le conseil général dans la seconde section; et dans le cas où il aurait omis ou refusé cette inscription, il y serait pourvu au moyen d'une contribution extraordinaire établie par une loi spéciale (1).

Art. 470. — Les fonds qui n'auraient pu recevoir leur emploi dans le cours de l'exercice sont reportés, après sa clôture, sur l'exercice en cours d'exécution, avec l'affectation qu'ils avaient au budget voté par le conseil général, et les fonds restés libres sont cumulés avec les ressources du budget nouveau, suivant la nature de leur origine (2).

Art. 471. — Le budget définitivement réglé est rendu public par la voie de l'impression (3).

§ 5. — *Perception des revenus.*

Art. 472. — Les receveurs des finances sont chargés de recouvrer :

(1) Loi du 10 mai 1838, art. 20.
(2) Loi du 10 mai 1838, art. 21; loi du 10 août 1871, art. 63.
(3) Loi du 10 mai 1838, art. 25.

1° Les centimes additionnels imposés dans les rôles des contributions directes pour les dépenses départementales;

2° Les divers produits éventuels qui sont destinés aux mêmes dépenses et qui appartiennent aux budgets des départements (1).

Art. 473. — Le comptable chargé du recouvrement des produits éventuels est tenu de faire, sous sa responsabilité, toutes les diligences nécessaires pour en assurer la rentrée.

Les rôles et les états des produits sont rendus exécutoires par le préfet, et par lui remis au comptable (2).

Art. 474. — Les receveurs des finances délivrent aux parties versantes des récépissés à talon (3).

§ 6. — *Acquittement des dépenses.*

Art. 476. — Les dépenses sont acquittées par les payeurs du trésor dans les départements, en vertu des ordonnances des ministres compétents (4).

Art. 477. — Le comptable chargé du service des dépenses départementales ne peut payer que sur des mandats délivrés par les ordonnateurs secondaires, dans la limite des ordonnances de délégation ministérielle et des crédits ouverts par le budget du département (5).

Art. 480. — Les règles prescrites par le présent décret pour les dépenses générales de l'Etat s'appliquent aux dépenses des départements, sauf en ce qui concerne la déchéance quinquennale, à laquelle les créances départementales ne sont pas soumises; les restes à payer peuvent être mandatés sur les budgets courants ou sur ceux de report, sans être assujettis aux formalités relatives aux créances de l'Etat et sous la réserve des exceptions prévues par les règlements spéciaux (6).

§ 7. — *Reddition des comptes.*

Art. 481. — Le conseil général entend et débat les comptes d'administration qui lui sont présentés par le préfet :

1° Pour les recettes et dépenses, conformément aux budgets du département;

2° Pour le fonds de non-valeurs;

3° Pour le produit des centimes additionnels spécialement affectés, par les lois générales, à diverses branches du service public.

Les observations du conseil général sur les comptes présentés à son examen sont adressées directement, par son président, au

(1) Instruction sur la comptabilité des receveurs généraux du 20 juin 1859, art. 443.
(2) Loi du 10 mai 1838, art. 22.
(3) Instruction du 20 juin 1859, art. 1370.
(4) Instruction du 20 juin 1859, art, 805.
(5) Loi du 10 mai 1838, art. 23.
(6) Ordonnance du 14 septembre 1822, art. 23; loi du 10 mai 1838, art. 21.

ministre chargé de l'administration départementale.

Ces comptes, provisoirement arrêtés par le conseil général, sont définitivement réglés par des décrets (1).

Art. 482. — Les comptes du département définitivement réglés sont rendus publics par la voie de l'impression (2).

Un exemplaire de ces comptes est joint au compte rendu par le payeur du Trésor pour les opérations complémentaires de l'exercice (3).

Décret du 18 décembre 1867. — Limites de l'exercice départemental.

Art. 1. — L'art. 479 du décret du 31 mai 1862 est modifié ainsi qu'il suit :

« L'époque de la clôture de l'exercice est fixée, pour la liquidation et l'ordonnancement des dépenses départementales, au 31 mars de la deuxième année de l'exercice, et, pour les payements, au 30 avril.

« Cette nouvelle fixation est applicable à l'exercice 1867. »

Loi du 10 août 1871. (Extrait.)

TITRE V. — DU BUDGET ET DES COMPTES DU DÉPARTEMENT.

Art. 57. — Le projet du budget du département est préparé et présenté par le préfet, qui est tenu de le communiquer à la commission départementale, avec les pièces à l'appui, dix jours au moins avant l'ouverture de la session d'août.

Le budget, délibéré par le conseil général, est définitivement réglé par décret.

Il se divise en budget ordinaire et budget extraordinaire.

Art. 58. — Les recettes du budget ordinaire se composent :

1° Du produit des centimes ordinaires additionnels, dont le nombre est fixé annuellement par la loi de finances ;

2° Du produit des centimes autorisés pour les dépenses des chemins vicinaux et de l'instruction primaire, par les lois des 21 mai 1836, 5 mars 1850 et 10 avril 1867, dont l'affectation spéciale est maintenue ;

3° Du produit des centimes spéciaux affectés à la confection du cadastre par la loi du 2 août 1829 ;

4° Du revenu et du produit des propriétés départementales ;

5° Du produit des expéditions d'anciennes pièces ou d'actes de la préfecture déposés aux archives.

6° Du produit des droits de péage des bacs et passages d'eau sur les routes et chemins à la charge du département, des autres droits de péage et tous autres droits concédés au département par les lois ;

7° De la part allouée au département sur le fonds inscrit annuellement au budget du ministère de l'intérieur et réparti, conformément à un tableau annexé à la loi de finances, entre les départements qui, en raison de leur situation financière, doivent recevoir une allocation sur les fonds généraux du budget ;

8° Des contingents de l'Etat et des communes pour le service des aliénés et des enfants assistés, et de toute autre subvention applicable au budget ordinaire ;

9° Du contingent des communes et autres ressources éventuelles pour le service vicinal et pour les chemins de fer d'intérêt local.

Art. 59. — Les recettes du budget extraordinaire se composent :

1° Du produit des centimes extraordinaires votés annuellement par le conseil général, dans les limites déterminées par la loi de finances, ou autorisées par des lois spéciales ;

2° Du produit des emprunts ;

3° Des dons et legs ;

4° Du produit des biens aliénés ;

5° Du remboursement des capitaux exigibles et des rentes rachetées ;

6° De toutes autres recettes accidentelles.

Sont comprises définitivement parmi les propriétés départementales les anciennes routes impériales de troisième classe, dont l'entretien a été mis à la charge des départements par le décret du 16 décembre 1811 ou postérieurement.

Art. 60. — Le budget ordinaire comprend les dépenses suivantes :

1° Loyer, mobilier et entretien des hôtels de préfecture et de sous-préfecture, du local nécessaire à la réunion du conseil départemental d'instruction publique et du bureau de l'inspecteur d'académie ;

2° Casernement ordinaire des brigades de gendarmerie ;

3° Loyer, entretien, mobilier et menues dépenses des cours d'assises, tribunaux civils et tribunaux de commerce, et menues dépenses des justices de paix ;

4° Frais d'impression et de publication des listes pour les élections consulaires, frais d'impression des cadres pour la formation des listes électorales et des listes du jury ;

5° Dépenses ordinaires d'utilité départementale ;

6° Dépenses imputées sur les centimes spéciaux établis en vertu des lois du 2 août 1829, 21 mai 1836, 15 mars 1850 et 10 avril 1867.

Néanmoins les départements qui, pour assurer le service des chemins vicinaux et de l'instruction primaire, n'auront pas besoin de faire

(1) Loi du 10 mai 1838, art. 24 ; loi du 10 août 1871, art. 66.

(2) Loi du 10 mai 1838, art. 25.

(3) Circulaire du ministre de l'intérieur, du 29 novembre 1835.

emploi de la totalité des centimes spéciaux, pourront en appliquer le surplus aux autres dépenses de leur budget ordinaire. L'affectation de l'excédant du produit des trois centimes spéciaux de l'instruction primaire à des dépenses étrangères à ce service ne pourra avoir lieu qu'à l'une des sessions de l'année suivante, et lorsque cet excédant aura été constaté en fin d'exercice.

Les départements qui seraient en situation d'user de la faculté autorisée par le paragraphe précédent, et qui n'en feraient pas usage, ne pourront recevoir aucune allocation sur le fonds mentionné au n° 7 de l'art. 58.

Art. 61. — Si un conseil général omet d'inscrire au budget un crédit suffisant pour l'acquittement des dépenses énoncées aux numéros 1, 2, 3 et 4 de l'article précédent, ou pour l'acquittement de dettes exigibles, il y est pourvu au moyen d'une contribution spéciale portant sur les quatre contributions directes, et établie par un décret, si elle est dans les limites du maximum fixé annuellement par la loi de finances, ou par une loi, si elle doit excéder ce maximum.

Le décret est rendu dans la forme des règlements d'administration publique et inséré au Bulletin des lois.

Aucune autre dépense ne peut être inscrite d'office dans le budget ordinaire, et les allocations qui y sont portées par le conseil général ne peuvent être changées ni modifiées par le décret qui règle le budget.

Art. 62. — Le budget extraordinaire comprend les dépenses qui sont imputées sur les recettes énumérées à l'art 59.

Art. 63. — Les fonds qui n'auront pu recevoir leur emploi dans le cours de l'exercice seront reportés, après clôture, sur l'exercice en cours d'exécution, avec l'affectation qu'ils avaient au budget voté par le conseil général.

Les fonds libres, provenant d'emprunts, de centimes ordinaires et extraordinaires recouvrés ou à recouvrer dans le cours de l'exercice, ou de toute autre recette, seront cumulés, suivant la nature de leur origine, avec les ressources de l'exercice en cours d'exécution, pour recevoir l'affectation nouvelle qui pourra leur être donnée par le conseil général dans le budget rectificatif de l'exercice courant.

Les conseils généraux peuvent porter au budget un crédit pour dépenses imprévues.

Art. 64. — Le comptable chargé du recouvrement des ressources éventuelles est tenu de faire, sous sa responsabilité, toutes les diligences nécessaires pour la rentrée de ces produits.

Les rôles et états des produits sont rendus exécutoires par le préfet, et par lui remis au comptable.

Les oppositions, lorsque la matière est de la compétence des tribunaux ordinaires, sont jugées comme affaires sommaires.

Art. 65. — Le comptable chargé du service des dépenses départementales ne peut payer que sur les mandats délivrés par le préfet, dans la limite des crédits ouverts par les budgets du département.

Art. 66. — Le conseil général entend et débat les comptes d'administration qui lui sont présentés par le préfet, concernant les recettes et les dépenses du budget départemental.

Les comptes doivent être communiqués à la commission départementale, avec les pièces à l'appui. dix jours au moins avant l'ouverture de la session d'août.

Les observations du conseil général sur les comptes présentés à son examen sont adressées directement par son président au ministre de l'intérieur.

Ces comptes, provisoirement arrêtés par le conseil général, sont définitivement réglés par décret.

A la session d'août, le préfet soumet au conseil général le compte annuel de l'emploi des ressources municipales affectées aux chemins de grande communication et d'intérêt commun.

Art. 67. — Les budgets et les comptes du département définitivement réglés sont rendus publics par la voie de l'impression.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 28 avril 1874. — Instruction générale sur la comptabilité départementale.

Monsieur le préfet, les instructions ministérielles qui régissent la comptabilité départementale remontent, pour la plupart, à des époques assez éloignées. Disséminées dans des collections plus ou moins complètes, et modifiées d'ailleurs, dans bien des parties essentielles, par les changements successifs qui sont l'œuvre du temps, ces instructions ne répondent pas suffisamment à l'état de la législation et de la pratique administrative.

J'ai pensé, dès lors, qu'il pourrait être utile de les reviser, de les coordonner et de les mettre en harmonie avec la situation d'un service qui prend chaque jour plus d'importance sous la direction combinée des conseils généraux et de l'administration.

Tel est l'objet de la présente circulaire.

Prenant pour point de départ la création des ressources qui alimentent le budget, j'ai groupé, autant que possible, tout ce qui se rattache à cet ordre d'idées et aux diverses opérations qui en sont la conséquence. C'est ainsi qu'après avoir pris à leur origine les ressources départementales, j'indique les conditions dans lesquelles elles entrent dans la caisse du département et en sortent pour servir au payement des dépenses créditées au

budget; comment elles doivent être présentées au *compte*, au *report*, au *budget rectificatif*, et de quelle manière doit être préparé l'acte final qui clôt cette partie de votre comptabilité administrative, c'est-à-dire le décret du président de la République qui en consacre les résultats généraux.

La circulaire remet également sous vos yeux la marche à suivre pour assurer le bon ordre de la comptabilité, pour prévenir et redresser les erreurs; enfin, elle signale diverses solutions qui, le cas échéant, peuvent vous servir à résoudre certaines difficultés.

Recouvrement et ordonnancement des ressources départementales. — Depuis la loi du 18 juillet 1866, remplacée par la loi du 10 août 1871, le budget départemental, divisé antérieurement en six sections, ne comporte plus que deux grandes divisions : l'une pour le service ordinaire, l'autre pour le service extraordinaire, alimentées toutes deux par des *centimes additionnels* et par des *produits éventuels*.

Ordonnancement des centimes. — Le recouvrement des centimes additionnels départementaux, comme celui des contributions perçues pour le compte de l'Etat, n'est exigible que par douzième. Si l'ordonnancement n'était effectué qu'au fur et à mesure de leur rentrée, la marche des services en serait assurément affectée. Aussi a-t-il été admis que cet ordonnancement aurait lieu d'office, dès les premiers jours de l'exercice, dans la proportion d'un quatorzième de l'évaluation générale, pour la première distribution, et d'un septième tous les deux mois, par avance, sur chacune des deux grandes divisions qui composent le budget. Ce mode d'ordonnancement ne fait pas, d'ailleurs, obstacle, à ce qu'en dehors des distributions périodiques, et pour des motifs exceptionnels, vous m'adressiez des demandes spéciales, auxquelles il est fait immédiatement droit dès qu'elles sont reconnues justifiées. Ainsi, toutes facilités sont données à MM. les préfets pour qu'ils puissent disposer des centimes au fur et à mesure de leur réalisation, sauf, aux approches de la clôture de l'exercice, à en réserver une faible partie qui sert, le cas échéant, à couvrir une moins-value, et qui, dans le cas contraire, est mise à votre disposition à titre de *solde*, après le contrôle définitif du montant de la perception réalisée au profit du département.

Comptabilité des produits éventuels. — Le budget départemental, ainsi que je l'ai dit en commençant, ne comporte aujourd'hui que deux grandes divisions :

Budget ordinaire.
Et *Budget extraordinaire.*

Cette nouvelle classification a entraîné des changements dans la nomenclature des produits éventuels, telle qu'elle résultait de la circulaire du 30 décembre 1858. Certaines recettes qui figuraient autrefois à la 1re ou à la 2e section de l'ancien budget, appartiennent aujourd'hui au budget extraordinaire. Une nouvelle nomenclature a dû être établie. Elle est actuellement reproduite dans le cadre du budget.

Tous les titres de recettes qui pourraient être dressés en dehors de vos bureaux, tels que les rôles des contributions et ceux que M. l'ingénieur en chef pourrait avoir à préparer, doivent, préalablement à leur remise au trésorier général, être soumis à votre contrôle, pour devenir exécutoires. Non seulement cette marche est recommandée par les prescriptions légales, mais encore il est essentiel que rien n'échappe à la surveillance que vous avez à exercer sur la rentrée des ressources appartenant au département.

Avant de signer les titres de recettes dressés en dehors de vos bureaux, vous aurez soin d'indiquer, lorsqu'il s'agira d'une ressource éventuelle, la partie de la nomenclature à laquelle appartient la recette à effectuer. Cette indication est indispensable pour assurer l'accord de vos écritures avec celles du comptable.

Ordonnancement des produits éventuels. — Le recouvrement des produits éventuels n'a pas, comme celui des centimes, une marche fixe; l'ordonnancement ne peut, dès lors, avoir lieu d'office, mais seulement sur demandes expresses ou formulées dans des *situations trimestrielles*. Vous savez que le dépouillement de ces situations donne lieu, tous les trois mois, à un travail d'ensemble. Vous auriez, en conséquence, à me signaler, soit par lettre spéciale, soit sur les situations elles-mêmes, les motifs d'urgence qui ne vous permettraient pas d'attendre l'époque périodique.

Il est également indispensable, lorsqu'il y a deux exercices en cours, c'est-à-dire pendant les trois premiers mois de l'année, de me faire savoir auquel des deux exercices doit être imputée la délégation des fonds demandés.

Facilités assurées par l'ordonnancement pour le payement des dépenses départementales. — La circulaire du 11 mai 1872 a rappelé à MM. les préfets la simplification introduite depuis 1867 dans le mode d'ordonnancement des ressources départementales de toute nature. Considérées dans leur ensemble, sans distinction d'origine, les ressources de chaque *chapitre* forment un tout indistinctement applicable au payement de chaque crédit de dépenses. Des ordonnances sont délivrées sur cette masse commune, et c'est seulement dans le

compte qu'il est nécessaire de répartir et coordonner entre les centimes et les produits éventuels départementaux, ainsi que l'exposait la circulaire du 24 décembre 1867, les diverses délégations d'après la répartition résultant du budget primitif ou de ses annexes.

Dans quelques préfectures, après le règlement du report et du budget rectificatif, on croit devoir attendre, pour faire emploi des crédits de dépenses, que les fonds constitués par ces deux opérations aient été ordonnancés. Je rappelle que, dès le règlement, on peut faire emploi des crédits, bien que les ressources ne soient pas déléguées, en utilisant les ordonnances ou reliquats d'ordonnances qui seraient disponibles à ce moment sur les crédits du budget primitif.

Mandatement. — Aucun payement ne pouvant être effectué que pour l'acquittement d'un service fait, la constatation des droits des créanciers est le premier acte préparatoire qui, établi sous la responsabilité de l'ordonnateur de la dépense, donne lieu à l'émission d'un *mandat de payement.*

Vous verrez, d'après ce modèle, que les mandats doivent énoncer le chapitre du budget général du ministère de l'intérieur et les sous-chapitres et articles du budget départemental sur lesquels ils sont imputés. Lorsque des sous-chapitres comprennent plusieurs paragraphes présentant chacun une série d'articles de dépenses, l'indication des numéros de paragraphes ne doit pas être négligée.

Ici se place une observation qui a son importance. Lors de la préparation du budget, MM. les préfets établissent un numérotage pour les articles qu'ils doivent présenter au vote du conseil général. Ce numérotage est parfois considéré comme définitif, et on en fait à tort l'application dans la contexture des mandats au fur et à mesure de leur émission. Le véritable numérotage est celui qui résulte de la série des fixations ministérielles dans le budget primitif, et cette série ne comporte ni *bis* ni *lacunes*. C'est donc d'après l'ordre d'inscription résultant de la colonne intitulée : *Sommes allouées*, que vous devez procéder dans l'indication des articles à porter sur les mandats, et comme le ministère de l'intérieur, en réglant soit le report, soit le budget rectificatif, se conforme à cet ordre d'inscription, les mandats par vous délivrés d'après ces documents doivent être, sous ce rapport, en parfaite concordance avec les dispositions arrêtées par l'administration supérieure.

Méthode à suivre pour la remise des mandats aux créanciers qui résident dans le département. — L'art. 98 du règlement de 1840 charge les préfets d'adresser, chaque soir, au trésorier payeur général le bordereau des mandats de payement délivrés dans la journée, et ne permet la remise de ces mandats aux parties prenantes qu'après l'envoi de ce bordereau. Cet article a reçu d'un décret du 1er mai 1867 une addition importante, aux termes de laquelle tous les mandats, sans distinction du lieu d'assignation de payement, sont communiqués aux trésoriers payeurs généraux par les ordonnateurs secondaires, avec les bordereaux d'émission et les pièces justificatives, pour qu'ils y apposent leur visa.

Il résulte de cette disposition que les mandats ne doivent être remis aux intéressés qu'à la condition d'être revêtus du visa préalable du trésorier payeur général.

Rien n'est changé d'ailleurs à la faculté laissée aux préfets de déterminer, selon l'importance des dépenses, le délai dans lequel le payement devra s'effectuer. Mais cette faculté ne peut aller jusqu'à permettre aux parties de se présenter chez le payeur le jour ni même le lendemain de l'émission des mandats. Le délai doit être d'au moins cinq jours, s'il n'y *a urgence motivée par le préfet* au bas du mandat.

Aux termes de l'art. 100, les préfets demeurent chargés d'assurer la remise des mandats aux parties prenantes, et cet objet mérite de leur part une attention toute particulière. Il convient, en conséquence, de faire parvenir au domicile des créanciers les mandats à leur profit, lorsqu'ils ne seront pas en position de les retirer eux-mêmes des bureaux de la préfecture.

Payement des fournisseurs du service départemental qui ne résident pas dans le département. — Dans quelques préfectures, on est dans l'usage de faire payer les fournisseurs qui ne résident pas dans le département par une personne tierce, qu'on fait ensuite rembourser au moyen d'un mandat délivré à son nom.

Ce système est contraire aux prescriptions du règlement, qui en effet contient à la page 183, ce qui suit :

« La partie prenante dénommée aux ordonnances ou mandats doit toujours être le créancier réel, c'est-à-dire la personne qui a fait le service, effectué la fourniture, les travaux, etc., ou qui a le droit direct à la somme à payer. »

Il est évident que l'intermédiaire n'a pas directement droit aux payements des objets fournis.

On peut éviter cette irrégularité par une opération purement de forme : au lieu de délivrer le mandat à une personne tierce, on peut le délivrer au nom du créancier réel, le lui faire parvenir par l'intermédiaire du préfet de son département, pour le faire timbrer et acquitter et le renvoyer ainsi régularisé au préfet du département débiteur, qui se chargerait d'en recevoir le montant en un bon à un mois au plus de date sur le trésorier géné-

ral du département de la résidence du créancier.

Sous-délégation à l'ingénieur en chef. — Une décision du président de la République du 20 décembre 1849 vous autorise à sous-déléguer à M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, dans la mesure des besoins, les portions de crédits applicables à toutes les dépenses du service des routes départementales. Rien n'est changé à cette disposition.

Comme par le passé, l'ingénieur en chef investi de cette délégation se conformera aux règles générales du mandatement. Il devra, en outre, veiller à ce que ses mandats soient délivrés pour chaque route formant un article au budget départemental et rappellent exactement leur numéro, afin de donner le moyen de suivre l'emploi de chaque allocation, qui doit rester distincte.

Vos bureaux continuent donc d'être exonérés du travail matériel de l'expédition des mandats afférents aux dépenses des routes départementales ; mais vous n'en demeurez pas moins titulaire des crédits de délégation, et en cette qualité, vous devez toujours connaître de l'emploi que M. l'ingénieur en chef a fait des sommes que vous lui avez déléguées.

La faculté de mandatement accordée à ce fonctionnaire entraîne pour lui l'obligation de viser les pièces justificatives à joindre à l'appui de ses mandats, de requérir au besoin le trésorier payeur général de passer outre au payement, dans le cas de refus de sa part, et généralement de remplir, pour le service des routes départementales, toutes les conditions inhérentes aux fonctions d'ordonnateur secondaire, d'après les règlements existants.

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que cette délégation d'attributions est toute spéciale et ne saurait s'étendre à des actes intéressant la situation financière du département, tels, par exemple, que la réalisation d'actes d'acquisition, la renonciation autorisée par l'art. 19 de la loi du 3 mai 1841 aux garanties que donne la purge des hypothèques, les décisions prescrivant la consignation des sommes que les créanciers ne sont pas en mesure de recevoir. Tous ces actes et ceux qui pourraient avoir une semblable portée sont restés dans les attributions des préfets.

Justifications à produire à l'appui des mandats. — Les justifications à fournir à l'appui des mandats continuent d'être réglées par l'instruction du 30 novembre 1840 et par la nomenclature des pièces à produire au trésorier payeur général, en exécution de l'art. 88 du décret du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique. M. l'ingénieur en chef est également tenu de se conformer à toutes ces dispositions, sauf les changements résultant : 1° de l'application à la comptabilité des routes départementales des modèles établis par le ministère des travaux publics pour le service des routes nationales ; 2° de l'accomplissement des formalités prescrites en matière d'expropriation par la loi du 3 mai 1841, postérieure au règlement de comptabilité du ministère de l'intérieur.

Une révision générale de ce règlement était commencée par les soins d'une commission spéciale, lorsque les évènements de la guerre sont venus l'interrompre. Elle sera très prochainement reprise ; déjà une entente s'était établie entre les divers ministères et le ministère des finances pour la mise en pratique de certaines justifications connues sous le nom de *justifications communes*, auxquelles vous voudrez bien vous conformer. Vous les trouverez comprises entre les pages 109 et 130 du règlement du ministère des finances, en date du 26 décembre 1866.

Erreurs dans le mandatement. Moyen de les prévenir. Contrôle d'écritures. — Le décret du 31 mai 1862 (art. 296 à 302) a fixé les bases de la tenue des écritures en matière de comptabilité publique. Les règles que vous avez à appliquer à la comptabilité départementale sont tracées par les art. 299 à 302. Le règlement de comptabilité du 30 novembre 1840 donne, à cet égard, quelques développements (art. 159 à 163).

Carnet pour l'inscription des mandats avant leur émission. — On préviendrait les erreurs au moyen d'un carnet ouvrant un compte par crédit du budget départemental et sur lequel serait inscrit successivement, et au moment de la liquidation d'une dépense, le montant de chaque mandat à émettre. La totalisation successive de chaque imputation faite sur le crédit, comparée constamment avec le montant de ce même crédit, est de nature à prévenir les excédants de mandatement. Les erreurs de cette sorte ne seraient plus possibles qu'en admettant les fautes de calcul faites dans la totalisation des imputations antérieures ; elles peuvent être évitées par l'attention apportée à ce travail et par un contrôle exercé mensuellement de concert entre vos bureaux et ceux du trésorier payeur général.

Si cette méthode n'a pas encore été adoptée dans vos bureaux, je ne puis que vous engager à en prescrire l'usage, et je suis persuadé qu'appliquée avec soin, elle préviendrait de nombreuses erreurs, qui le plus souvent ne sont reconnues qu'après la clôture des exercices et donnent conséquemment lieu à des embarras et à des retards considérables dans la constatation des résultats définitifs de la comptabilité appartenant à la période expirée, et, par suite, dans le règlement des reports.

Moyen de rectifier les erreurs dans le mandatement. — Il existe trois moyens de rectifier des erreurs commises dans le mandatement : la *réimputation*, l'*annulation authentique du mandat* et le *reversement*. Il n'est pas indifférent de procéder par l'un ou l'autre de ces moyens. Le premier doit avoir la préférence lorsqu'il est praticable, parce qu'il est plus simple dans son application. Dans le cas contraire, le redressement ne peut avoir lieu que par l'annulation authentique du mandat, s'il n'a pas été payé, ou par le recouvrement de la somme touchée, si le mandat a été acquitté.

De la réimputation. — Lorsque la réimputation est praticable, c'est-à-dire lorsqu'il existe dans le budget départemental un crédit régulier susceptible de prendre charge de la dépense mal imputée, il y a lieu de dresser un certificat dans la forme du modèle n° 18 annexé au règlement de comptabilité du 30 novembre 1840, et reproduit sous le n° 4 à la suite de cette circulaire. Ce certificat doit, comme les ordres de reversement et les mandats, porter l'indication du chapitre du budget sur ressources spéciales du ministère de l'intérieur, en même temps celle des sous-chapitres et articles du budget départemental. J'ajoute que, la gestion étant déterminée par l'époque du payement, il importe essentiellement que les certificats de réimputation fassent connaître la date du payement, bien que le modèle annexé au règlement du 30 novembre 1840 ne comporte pas d'indication à cet égard.

Emploi du certificat de réimputation. — Le *certificat de réimputation* employé par moi ou par le trésorier payeur général, suivant la gestion à laquelle appartient le payement réimputé, conformément aux dispositions de l'art. 139 du règlement, agit immédiatement du jour de sa date, dans vos livres auxiliaires. Dès lors, si la réimputation se rapporte à un payement de la gestion courante, les bordereaux de situation que vous avez à adresser mensuellement doivent contenir les résultats de vos écritures, en tenant compte des rectifications faites dans le mois, et le trésorier payeur général, qui a dû également en faire état dans ses écritures, doit rectifier l'antérieur et mentionner, dans la colonne réservée à cet effet au modèle n° 15 annexé au règlement du 30 novembre 1840, les motifs des changements survenus dans le cours de chaque mois; ces indications doivent concorder avec votre travail.

Mais si les rectifications concernent des mandats appartenant, par l'époque de leur payement, à une gestion close, la régularisation doit avoir lieu par mon entremise et sans le concours du comptable ; néanmoins, dans ce cas, et nonobstant l'observation contenue à la page 14 de la circulaire du 30 novembre 1840, il est essentiel de remettre à ce comptable une copie des certificats de réimputation ; il en prend note pour pouvoir admettre en payement les mandats ultérieurement délivrés sur la portion de crédit que la réimputation rend disponible.

Annulation authentique des mandats. — Je n'ai pas besoin de vous tracer la marche à suivre pour l'annulation d'un mandat. Vous savez qu'il faut un arrêté préfectoral pour la prononcer. Dans ce cas, évidemment, les mandats annulés ne devraient pas figurer dans la colonne n° 4 du compte.

Reversement. — Le reversement, dans les conditions indiquées par l'art. 215 du règlement du 30 novembre 1840, doit être précédé d'un ordre de reversement (modèles n° 16 du règlement et n° 5 de la présente circulaire) et la recette doit être inscrite au compte des produits éventuels. La déclaration de versement doit m'être adressée avec une ampliation de l'ordre de reversement. Il est essentiel qu'avant de me faire l'envoi de ces pièces vous vous assuriez qu'elles relatent bien toutes les indications d'ordre qui me sont nécessaires pour que j'en puisse reconnaître exactement l'application. Ces indications sont, *pour l'ordre de reversement : l'exercice et le chapitre du budget de l'intérieur sur ressources spéciales, les sous-chapitres et articles du budget départemental qui ont supporté l'imputation du mandat sur lequel porte le reversement*, enfin *l'énonciation du compte sur lequel la recette devra être portée*, et *pour la déclaration de versement, le compte de recette auquel la somme reversée a été inscrite*.

Le reversement doit profiter aux fonds qui ont payé. — La disposition qui prescrit de faire recette à titre de *produits éventuels* de toute somme reversée provenant d'un payement fait sur les fonds départementaux n'est pas toujours sainement appliquée. On ne doit considérer comme fonds départementaux que ceux qui ont été régulièrement délégués par mes ordonnances. Ainsi, de ce qu'un mandat aurait été délivré sur un crédit régulièrement ouvert au budget départemental, il ne résulterait pas nécessairement que le payement dût être considéré comme effectué à l'aide de fonds départementaux ; il faudrait encore qu'il n'eût pas excédé le montant des ordonnances de délégation. Les ordonnances forment véritablement l'actif de la caisse départementale, et lorsqu'un payement, bien qu'imputé sur un crédit du budget départemental, dépasse l'ensemble des délégations ministérielles, il est évident qu'il n'a pas été fait avec des fonds appartenant au département, mais avec des fonds du trésor.

Dès lors, l'art. 215 n'est pas applicable et la recette doit être portée au compte particulier des *recettes accidentelles à différents titres*, dépendant du compte général des produits divers du trésor. Il suffit, d'ailleurs, que la preuve du reversement me parvienne pour que la dépense soit déduite des payements à la charge du département.

Disposition commune à l'ordonnancement et au mandatement. — Vous ne devrez pas perdre de vue que, depuis la loi du 10 août 1871, une obligation vous est imposée vis-à-vis de la commission départementale. Au commencement de chaque mois, vous êtes tenu de lui adresser l'état détaillé des ordonnances de délégation que vous avez reçues et des mandats que vous avez délivrés pendant le mois précédent. La même obligation est imposée aux ingénieurs en chef qui émettent des mandats par sous-délégation, en vertu de la décision du 20 décembre 1849.

Budget. — Aux termes de l'art. 57 de la loi du 10 août 1871, le projet de budget du département est préparé et présenté par le préfet, qui est tenu de le communiquer à la commission départementale, avec les pièces à l'appui, dix jours au moins avant l'ouverture de la session d'août. Le budget, voté par le conseil général, est définitivement réglé par décret.

En ce qui touche la préparation de ce budget, dont la loi vous laisse le soin, et les questions qui s'y rattachent, il me suffit de vous rappeler les circulaires des 29 septembre et 8 octobre 1871.

Je ne m'occuperai dans celle-ci que des questions relatives aux modifications qui peuvent être apportées, pendant l'exercice, à l'économie première du budget.

Report. — L'établissement du report a fait l'objet d'une instruction spéciale du 14 mai 1861, dont je reproduis ci-après les principales dispositions après les avoir appropriées à l'état de choses créé par la loi du 10 août 1871. Si vous avez soin de vous conformer aux recommandations contenues dans cette circulaire, vous assurerez la prompte expédition du report, tout en rendant plus faciles les vérifications de l'administration centrale.

L'art. 63 de la loi du 10 août 1871 dispose que *les fonds départementaux qui n'ont pu recevoir leur emploi dans le cours de l'exercice seront reportés, après clôture, sur l'exercice en cours d'exécution*, avec l'affectation qu'ils avaient au budget voté par le conseil général, et que *les fonds restés libres seront cumulés avec les ressources du budget en cours, suivant la nature de leur origine*, pour recevoir l'affectation nouvelle qui pourra leur être donnée par le conseil général dans le budget rectificatif de l'exercice courant.

D'après ces dispositions, les fonds départementaux ordonnancés au profit de l'exercice clos existant dans les caisses du trésor au moment de la clôture doivent former deux catégories distinctes. La première comprend les sommes qu'il convient de réserver pour les dépenses mandatées et non payées, pour celles faites et non mandatées, et pour les dépenses à continuer; ces sommes doivent, aux termes de la première partie de l'article de loi cité, être reportées en recette et en dépense au buget de l'exercice en cours d'exécution, c'est-à-dire au budget de l'année pendant laquelle la clôture a lieu. La seconde catégorie comprend les fonds demeurés sans destination sur l'exercice clos, soit parce que les dépenses pour lesquelles ils avaient été primitivement alloués se trouvent terminées et soldées, soit parce que, d'après l'avis du conseil général, il y a lieu d'en ajourner indéfiniment l'exécution ou d'y renoncer, soit enfin, parce que les fonds ont été mis en réserve, comme excédant les besoins, ou pour toute autre cause. Ces fonds, que l'on doit considérer comme définitivement libres, sont ceux que la seconde partie du même article de loi désigne pour être cumulés avec les ressources du budget en cours d'exécution et être employés dans les conditions ci-dessus indiquées.

Le modèle du report, dont il vous est annuellement adressé trois exemplaires, divise les fonds formant *la différence des ordonnances de délégation de l'exercice clos avec les payements effectués au* 30 *avril* en deux catégories: la première a pour objet les dépenses susceptibles d'être soldées ou continuées, et la seconde se borne à constater avec exactitude les fonds définitivement libres qui doivent être employés par le conseil général dans le budget rectificatif.

Le report n'a rien à présenter des opérations de l'exercice clos; c'est le compte, dernier acte de comptabilité de cet exercice, qui doit arriver à la déduction des résultats. Le report relève seulement des reliquats, tant actifs que passifs, pour en faire la répartition suivant le vœu de l'art. 63 de la loi du 10 août 1871. Ce document n'est pas le complément du compte, il n'en est que le relevé *pour les faits restant à accomplir ;* c'est un budget supplémentaire qui sert à les rattacher à l'exercice suivant et à constater la part des ressources sans emploi qui doit profiter au budget rectificatif de l'exercice en cours.

Il faut bien observer que la loi, en prescrivant que les fonds non employés seront, après clôture, reportés à l'exercice en cours, *avec l'affectation qu'ils avaient au budget voté par le conseil général*, a limité le rôle et l'action du report. Il ne peut ouvrir et n'ouvre pas de crédits nouveaux, mais simplement fait revivre les crédits ou portions de crédits du bud-

get appartenant à l'exercice qui vient de finir. Il ne peut donc pas y être introduit des allocations ayant pour objet de couvrir des excédants de dépense de ce même exercice. Cette interdiction ne résulte pas seulement de l'art. 63, mais elle est la conséquence obligée de l'esprit de la loi entière: car, si elle a décidé (art. 61) que les votes des conseils généraux, pour l'emploi des ressources départementales, ne pouvaient être modifiés par l'autorité qui règle définitivement les budgets, il est évident que l'on contreviendrait à cette prescription légale si l'on comprenait, au report, des dépenses faites en excédant des crédits du budget de l'exercice clos ; ce serait, par le fait, une modification sans l'assentiment préalable du conseil général. Pour couvrir une première irrégularité, on tendrait à en faire consacrer une seconde.

Il ne faut pas non plus comprendre au report des reliquats de crédits affectés en apparence à la continuation d'une dépense allouée au budget de l'exercice clos, avec la pensée d'en faire ultérieurement changer la destination par un nouveau vote du conseil général. Ce serait compliquer sans utilité le règlement du report et du budget rectificatif.

Le premier paragraphe du report est la reproduction de la colonne n° 4 du compte.

Le deuxième paragraphe est le relevé de la colonne n° 5 du compte.

Le troisième paragraphe se compose des sommes comprises à la colonne n° 13 du compte.

Il est important de comprendre au troisième paragraphe du report, autant que le permettent les reliquats des crédits spéciaux de l'exercice clos, les indemnités ordinaires au profit des ingénieurs des ponts et chaussées, dans la proportion des sommes qui sont incrites à ce même paragraphe pour travaux des routes départementales.

Le budget extraordinaire ne renfermant pas de sous-chapitres spéciaux pour le classement des dépenses arriérées, les articles des deux premiers paragraphes du report seront classés, ainsi que ceux du 3e §, dans les sous-chapitres XVII à XIX. Vous remarquerez toutefois que ces derniers seuls se cumuleront avec les crédits correspondants du budget courant, tandis que, pour les premiers, des articles nouveaux devront être ouverts, alors même que les dépenses analogues figureraient déjà dans ces mêmes sous-chapitres. On évitera ainsi la confusion entre les dépenses de plusieurs exercices et le danger de comprendre parmi les crédits pour dépenses à continuer, des crédits antérieurement reportés pour l'acquittement des dettes.

Lorsqu'une dépense a excédé le crédit qui avait été affecté, et qu'il reste cependant sur ce même crédit, non absorbé par les mandats émis dans le cours de l'exercice clos, un reliquat de faible importance comparativement à l'ensemble des sommes restant à payer, si ce reliquat ne peut servir à désintéresser un créancier, il est préférable de l'abandonner et de demander au budget de l'exercice à ouvrir la somme nécessaire pour solder intégralement la dépense. On évite ainsi l'inconvénient de compliquer le travail du report, inconvénient qui ne serait compensé par aucun avantage réel, si le peu d'importance du reliquat ne permettait pas de désintéresser, ainsi que je viens de l'énoncer, au moins l'un des créanciers du département. En conséquence, lorsque le report comprendra des propositions contraires à la présente recommandation, je ne les admettrai qu'autant que, par des notes explicatives, vous me mettriez à même de les apprécier.

Les trois paragraphes se résument par une récapitulation indiquant, par chapitre du budget général du ministère et suivant la nature et l'origine des produits, le total des dépenses départementales de l'exercice clos à reporter à l'exercice en cours.

A la suite figurent en une seule ligne, d'après la même classification, les reliquats de ressources constatées au 30 avril de la deuxième année de l'exercice clos, par la balance de chaque chapitre du compte. La comparaison du total des crédits reportés avec les ressources disponibles de l'exercice clos fait ressortir le montant des fonds libres que l'art. 63 de la loi du 10 août 1871 laisse à la disposition du conseil général.

Le report n'étant, en définitive, que le relevé des résultats connus à la clôture de l'exercice, rien ne saurait en retarder la formation. Vous aurez soin de me le faire parvenir en double expédition aussi promptement que possible et sans attendre la réunion du conseil général, cette assemblée n'ayant pas à s'occuper de nouveau des crédits dont la destination est réglée par ses votes antérieurs.

Budget rectificatif. — Le règlement du report ayant fixé le chiffre des *fonds libres* dont le conseil général devra être appelé à déterminer l'emploi, c'est au moyen du budget rectificatif que cette assemblée exerce le droit que lui confère l'art. 63 de la loi du 10 août 1871. Les dépenses nouvelles ou les augmentations des crédits déjà existants, votées dans la limite de ses pouvoirs, forment la partie essentielle du budget rectificatif. Mais, indépendamment de cet élément principal qui caractérise, à proprement parler, le budget rectificatif, ce document est susceptible de se prêter à toutes les modifications budgétaires qui résulteraient des délibérations du conseil général.

La réalisation des produits éventuels donne quelquefois lieu au recouvrement de plus-values dont l'ordonnancement se trouve soumis aux règles que j'ai tracées plus haut. La plu-

part de ces plus-values ne pouvant être mises à votre disposition sans un vote préalable du conseil général, vous vous ferez rendre compte, à l'approche de sa session, de la nature et de l'importance des sommes qui seraient ainsi réalisées à la recette générale, pour en proposer l'emploi suivant les besoins du service, soit au profit de l'exercice en cours, en les introduisant dans le budget rectificatif, soit au profit de l'exercice à ouvrir, en les cumulant avec les prévisions de recettes du budget de cet exercice.

Vous pourrez aussi, monsieur le préfet, s'il y a lieu, proposer au conseil général de délibérer sur les modifications ou virements de crédits que le service rendrait nécessaires au budget de l'exercice en cours. Le budget rectificatif se prête également à ces opérations. Quant à la forme, ce budget ne diffère pas des décisions modificatives ordinaires. Il n'est que la reproduction du modèle n° 25, annexé au règlement du 30 novembre 1840.

Délégation à la commission départementale et au préfet, en ce qui concerne les modifications à opérer au budget. — Le conseil général seul, je l'ai déjà dit, peut voter une modification au budget en cours d'exercice.

Le budget du département appartient, en effet, au conseil général. C'est son œuvre essentielle, le résumé de tous ses travaux, l'expression formulée en chiffres d'une volonté presque souveraine, en ce sens que, sauf pour les dépenses obligatoires, le décret qui règle le budget ne peut modifier les décisions du conseil. Avant la session, ce budget a été communiqué, à l'état de projet, à la commission départementale : elle a examiné les propositions du préfet et résumé dans un rapport sommaire ses propres observations et son avis sur les changements qui pouvaient être apportés aux prévisions de l'administration. Là s'arrête son travail ; pour le vote du budget, les membres de la commission départementale ne sont plus que des membres du conseil général. Lorsque le budget a été voté par le conseil et réglé par un décret, la commission départementale, dont le concours est demandé par la loi lorsque le budget est en préparation, reste sans qualité pour s'en occuper à nouveau, et elle ne saurait intervenir qu'à titre exceptionnel et en vertu d'un mandat spécial rigoureusement limité.

L'art. 77 de la loi du 10 août 1871 dispose, en effet, que la commission règle les affaires qui lui sont renvoyées par le conseil général, dans la limite de la délégation qui lui en est faite.

Sur ce point il convient de citer un avis du conseil d'État, du 13 mars 1873, qui a précisé le sens de cette disposition :

« Considérant que l'art. 77 de la loi du 10 août 1871 dispose que la commission départementale règle les affaires qui lui sont renvoyées par le conseil général, dans la limite de la délégation qui lui est faite ;

« Qu'en conséquence, ces délégations doivent être limitées et ne sauraient s'appliquer qu'à des affaires déterminées dont le conseil général peut apprécier l'importance ;

« Considérant que la délégation à la commission départementale par un conseil général de toute une catégorie d'affaires non spécifiées, quelquefois même non encore connues, excède les pouvoirs du conseil général, qui s'attribuerait ainsi une sorte d'autorité législative et réglementaire, non plus pour déléguer l'examen d'une affaire, mais pour donner à la commission départementale des attributions que la loi ne lui a pas conférées ;

« Que la délibération d'un conseil général portant délégation générale constitue un acte en dehors de ses attributions légales et susceptible d'annulation par application de la loi du 10 août 1871 ;

« Est d'avis qu'il y a lieu d'annuler.... »

Le conseil général ne peut donc déléguer toutes ses attributions ; mais, en présence de l'art. 77, on ne peut lui contester le droit de déléguer à la commission départementale, d'une manière temporaire, puisqu'elle n'est nommée que pour un an, et dans des termes strictement déterminés, la faculté de proposer des virements assujettis d'ailleurs, comme ceux votés par le conseil général, à la sanction d'un décret présidentiel.

Le conseil général a voté le sous-chapitre où s'inscrivent les crédits applicables au service des routes. Il n'a pu prévoir avec une exactitude absolue les besoins de chacune de ces voies de communication. Il donne à la commission départementale, et seulement pour une année, l'autorisation de proposer des virements entre les allocations portées à ce sous-chapitre. Cette délégation spéciale ne soulèverait pas d'objections ; mais on ne reconnaîtrait pas le même caractère à la délibération par laquelle le conseil général aurait délégué à la commission le droit de demander des virements dans l'ensemble du budget.

Compte départemental. — Un décret du 18 décembre 1867 a fixé l'époque de la clôture de l'exercice, en ce qui concerne les services départementaux, au 31 mars, pour l'ordonnancement et le mandatement, et au 30 avril pour les payements. Il est essentiel d'inviter, en temps utile, les fonctionnaires et agents placés sous vos ordres à vous transmettre tous les documents propres à faciliter la liquidation complète des dépenses départementales de l'exercice en clôture, et de vous assurer, dans la limite des crédits du budget, la délégation des fonds nécessaires à la délivrance de vos mandats et de vos sous-délégations. Il n'est pas sans importance de veiller,

autant qu'il dépend de vous et de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, votre sous-délégataire, à ce que les mandats émis soient présentés au trésorier payeur général avant le 30 avril : c'est un moyen de diminuer les articles du report.

Le compte de chaque exercice doit être présenté aux conseils généraux dans la session du mois d'août. L'intervalle de près de quatre mois qui sépare la session de la clôture permet d'exécuter facilement cette prescription. Une très grande partie de ce travail peut, d'ailleurs, être préparée d'avance et, au 30 avril, il ne doit rester à constater que les résultats des opérations du trésorier payeur général. En vous occupant de la rédaction de ce document avec diligence, vous serez en mesure de me faire parvenir vers le 25 mai, et même plus tôt, l'expédition qui m'est destinée. Je tiens d'autant plus à ce que ce délai ne soit pas dépassé, que le compte est indispensable pour arrêter le report et que ce travail doit lui-même précéder la session ordinaire du mois d'août, attendu la nécessité de constater le montant exact des fonds libres de l'exercice clos qui doivent être mis à la disposition du conseil général pour le budget rectificatif de l'exercice courant. Il est important, je le répète, de hâter autant que possible l'apurement de la comptabilité départementale, et le but serait manqué si vous attendiez, pour m'envoyer le compte, qu'il eût été soumis au conseil général.

Je vais retracer, au surplus, les dernières instructions, en y ajoutant celles dont l'expérience a démontré la nécessité. Je suivrai méthodiquement, pour les rendre plus saisissables, l'ordre de classement adopté pour le budget; ces instructions, je l'espère, répondront à toutes les questions de nature à présenter quelques doutes.

Le but d'un compte est de faire connaître avec exactitude l'emploi qu'ont reçu les crédits ouverts par les divers actes administratifs qui constituent le budget régulier d'un exercice, savoir : le budget primitif, le report, le budget rectificatif et les décisions rendues dans la forme tracée au modèle n° 25 du règlement du 30 novembre 1840. Or, tout ce qui tient aux faits accomplis, en matière de dépense, doit être relaté scrupuleusement, la constatation dût-elle accuser une irrégularité. Vous rechercherez surtout la clarté de ce document en veillant à ce que les développements que vous avez à donner soient conçus en termes simples et que les formules soient dégagées de tout ce qui, n'étant pas indispensable, aurait l'inconvénient de fatiguer l'attention en la contraignant à se fixer sur des détails superflus. En un mot, vous vous efforcerez de réunir à une concision convenable la plus grande lucidité possible.

Indication d'ordre à donner pour chaque sous-chapitre. — Sous-chapitre III. Donner, dans la colonne n° 15, le détail des dépenses imputées sur la réserve et sur le crédit des dépenses diverses, et ne pas confondre celles qui donnent droit à l'indemnité proportionnelle et celles qui ne sont pas susceptibles de produire des honoraires. Pour ces indemnités, remplir le décompte dont le cadre est établi dans la colonne n° 15, en faisant connaître l'imputation du payement, de manière que l'on puisse facilement contrôler l'exécution des instructions relatives à l'établissement des budgets départementaux.

De la prescription. — Vous ne pouvez pas invoquer le bénéfice de la loi du 29 janvier 1831 pour porter dans les colonnes n°s 12 et 14 des sommes destinées au payement de dettes remontant à cinq ans. L'art. 480 du décret du 31 mai 1862 déclare que la prescription quinquennale est exclusivement applicable aux dépenses de l'Etat imputables sur les fonds généraux. Les dépenses départementales restent soumises aux prescriptions du droit commun énumérées au titre XX du Code civil.

De l'exercice du droit de compensation. — Vous ne devriez pas non plus comprendre dans les colonnes n°s 12 et 14 des sommes que vous auriez retenues à des parties prenantes en garantie de créances que le département aurait contre elles. La compensation s'établit bien entre les deux créances, aux termes des articles 1289 et suivants du Code civil; mais cet effet de droit ne doit pas se faire sentir dans les écritures. Les conditions de clarté et d'exactitude propres à la comptabilité exigent que vous inscriviez en dépense la dette du département et en recette sa créance.

Sous-chapitres XVII et XVIII. Les indemnités proportionnelles seront justifiées, comme au sous-chapitre III, par un décompte qui en fera connaître l'imputation, et pour l'établissement duquel vous aurez à consulter les instructions spéciales données à la suite de la présente circulaire (modèle n° 9).

Pièces à produire au conseil général et à la commission départementale à l'appui du compte. — Les pièces qui, jusqu'à présent, ont pu être communiquées au conseil général doivent préalablement être soumises à la commission départementale, conformément à l'art. 66 de la loi du 10 août 1871 ; je ne suppose pas que celles qu'on pourrait réclamer soient jamais les pièces comptables elles-mêmes qui justifient des dépenses, conformément aux instructions ministérielles et au règlement du 30 novembre 1840 sur la comptabilité du ministère de l'intérieur, lesquelles pièces appartiennent légalement à la cour des comptes. Il y a réellement impossibilité matérielle de les fournir,

puisqu'elles ont été remises au trésorier payeur général, à l'appui des mandats de payement, et rattachées à sa gestion, pour être transmises au trésor et ensuite à la cour.

Il n'en est pas de même des minutes et des duplicata, dont la communication peut être demandée par le conseil général comme nécessaires à l'examen du compte. Cette communication ne saurait être refusée, et vous devez vous conformer, sous ce rapport, aux usages suivis. Vous joindrez même, au besoin, les dossiers, les factures, les registres de comptabilité et tous les documents qui seraient de nature à éclairer le conseil général dans l'examen de cette partie importante de ses attributions et à assurer l'exécution de l'art. 66 de la loi du 10 août 1871, en vertu duquel il est chargé d'entendre et de débattre les comptes départementaux sous le rapport de l'administration et du bon emploi des crédits. Enfin, monsieur le préfet, la distinction à établir est simple et facile pour tous. Vous n'êtes pas comptable, vous n'avez donc aucune justification à faire sous ce rapport; mais vous êtes ordonnateur, et c'est à ce point de vue que le conseil général peut demander à s'éclairer à l'aide des pièces qui ont déterminé le mandatement des dépenses que vous avez faites et dont vous présentez la situation.

Objets divers. — Irrégularité et inconvénients de travaux entrepris et exécutés sans égard aux limites assignées par les crédits du budget départemental. — Pour obtenir la prompte exécution des travaux, on convient souvent avec les entrepreneurs que les travaux seront conduits avec la plus grande célérité possible, sans tenir compte de la fixation des crédits alloués aux budgets. Cette manière de procéder est contraire à l'art. 41 du décret du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique.

Outre cette irrégularité, déjà assez grave au point de vue de l'ordre financier, le système vicieux que je signale offre des inconvénients non moins sérieux pour l'économie des intérêts départementaux.

En demandant aux entrepreneurs l'accomplissement d'opérations hors de proportion avec les ressources budgétaires, on leur impose des avances qui, pour n'être pas ruineuses, doivent avoir des compensations. C'est ainsi que l'on accepte des rabais inférieurs à ce qu'ils pourraient être, ou que l'on consent à stipuler des intérêts de retard malgré les dispositions formelles du décret du 31 mai 1862.

Le préjudice qu'éprouvent les départements s'accroît, en outre, de ce que peu d'entrepreneurs étant en état de faire des avances assez considérables, on éloigne, par ce moyen, de nombreux éléments de concurrence. Les avantages qu'on pourrait recueillir des adjudications se trouvent à peu près annihilés, et on livre les intérêts départementaux aux exigences du petit nombre d'entrepreneurs auxquels leur position de fortune permet de traiter avec l'administration dans de pareilles conditions.

Enfin, les différents modes de compensation auxquels on est conduit aboutissent tous à un accroissement de charges pour le département et représentent, sous diverses formes, les intérêts des capitaux engagés par les entrepreneurs. C'est là une manière déguisée d'emprunter sans remplir les conditions imposées par le législateur.

Au lieu d'arrangements qui équivalent à des emprunts contractés sans concurrence, lorsque le département devra faire exécuter des travaux importants, démontrez au conseil général la nécessité d'une prompte exécution et efforcez-vous d'obtenir des ressources en rapport avec les nécessités auxquelles vous avez à satisfaire. Vous maintiendrez ainsi l'observation des lois et règlements, en assurant au département tous les avantages que peut donner la concurrence.

Dépenses imprévues. — Les fonds de réserve sont exclusivement applicables au payement des dépenses d'utilité départementale sur lesquelles le conseil général n'a pu être appelé à se prononcer. Ce fonds de réserve est entièrement à votre disposition pendant l'absence du conseil général. C'est à tort que quelques conseils généraux croient devoir, en votant le budget, autoriser éventuellement le préfet à en affecter une partie à une dépense prévue. Il est plus simple que le conseil général détache du fonds de réserve ce qui est jugé nécessaire pour en faire l'objet d'un crédit séparé et qu'il laisse le surplus avec le caractère d'imprévu que comporte sa dénomination. Par le même motif, si, dans une réunion postérieure à sa session du mois d'août, le conseil dispose d'une partie de la réserve, il ne s'agit plus alors d'une dépense imprévue dans l'acceptation véritable du mot, mais bien d'une affectation nouvelle dont l'approbation rentre dans les conditions de l'art. 61, § 3, de la loi du 10 août 1871. Vous devrez donc joindre toutes les délibérations contenant des votes de cette nature à celles qui sont relatives aux modifications à opérer au budget départemental.

Centralisation des fonds de concours dans la caisse qui a la direction et la responsabilité des travaux. — L'art. 13 de la loi du 6 juin 1843 dispose que les fonds versés par des départements, des communes ou des particuliers, pour concourir avec ceux de l'État, à l'exécution des travaux publics, seront portés en recettes aux produits divers du budget. C'est la centralisation, dans la caisse qui a la direction et la responsabilité des travaux, de toutes les ressources destinées à ces mêmes travaux.

Par application de cette disposition, et ainsi.

du reste, que l'a recommandé une circulaire du 12 janvier 1856, les allocations comprises au budget départemental à titre de subventions pour des dépenses d'intérêt général ou d'intérêt communal doivent être versées au moyen de vos mandats, soit à la trésorerie générale pour être inscrites à tel compte qu'il appartient, soit dans les caisses des communes, des établissements ou des départements subventionnés.

Justifications à produire à l'appui du payement des subventions. — Les justifications à produire à l'appui du payement d'une subvention diffèrent suivant que cette subvention est à forfait, conditionnelle ou proportionnelle. La subvention à forfait est la plus ordinaire et celle dont le règlement de comptabilité du 30 novembre 1840 s'est occupé (*voir* pages 274 et 275). S'il s'agit de la subvention conditionnelle, il suffit d'ajouter aux prescriptions réglementaires un certificat constatant l'accomplissement de la condition à laquelle le concours a été subordonné. Enfin, pour justifier le payement d'une subvention à une portion déterminée de dépense, soit un tiers, un quart ou un cinquième, le montant de la subvention proportionnelle doit être fixé au moyen d'un arrêté de liquidation comprenant l'intégralité de la dépense et faisant connaître la part à la charge de chacun. Ampliation de cet arrêté doit être jointe à l'appui du mandat.

Spécialité des exercices. — Je ne terminerai pas sans vous rappeler la nécessité de maintenir, dans l'emploi des crédits, le principe de la spécialité des exercices consacré par l'art. 6 du décret du 31 mai 1862. Il ne saurait y être dérogé sans inconvénient pour l'ordre général de la comptabilité.

Telles sont, monsieur le préfet, les instructions qu'il m'a paru utile de grouper et de coordonner en une circulaire unique destinée à devenir le guide des fonctionnaires et agents appelés, par leurs attributions, à coopérer au service départemental. Si ces instructions, dont vous avez à assurer l'application, ont, comme je le désire, pour résultat de ramener dans la comptabilité des préfectures l'exacte et uniforme application des prescriptions qui la régissent, je me féliciterai d'avoir compté sur votre concours éclairé comme sur celui de tous les fonctionnaires qui, à divers degrés, vous secondent dans cette partie importante de votre administration.

Circulaires, instructions diverses relatives à la comptabilité des routes départementales.

1. *Circulaire du ministre de l'intérieur du 24 décembre 1849. — Sous-délégation aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées des crédits affectés au service des routes départementales.*

D'après une décision, en date du 20 décembre courant, prise sur mon rapport par M. le président de la République, il est fait application, à partir du 1er janvier 1850, au service des routes départementales, des dispositions du règlement du 28 septembre 1849 sur la comptabilité du ministère des travaux publics, en ce qui concerne la sous-délégation des crédits aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Je ne saurais trop vous engager à vous bien pénétrer, par la lecture de ce rapport, des motifs qui ont déterminé l'adoption de la mesure nouvelle. Vous y reconnaîtrez que l'on a eu principalement pour but l'accélération de la marche des affaires, sans rien retrancher de la haute surveillance que vous êtes appelé à exercer sur le service des routes départementales. Vos bureaux se trouveront exonérés du travail matériel de l'expédition des mandats, mais vous n'en demeurerez pas moins titulaire des crédits de délégation, et, en cette qualité, vous devrez toujours connaître de l'emploi que M. l'ingénieur en chef de votre département aura fait des crédits que vous lui aurez sous-délégués.

A cet effet, ce fonctionnaire est tenu de vous rendre compte, à la fin de chaque mois, de l'emploi de ces crédits au moyen d'un bordereau des mandats par lui délivrés pendant le mois, qui sont plus spécialement consacrés au service des routes, et ce bordereau sera terminé par le rappel sommaire des mandats délivrés pendant les mois antérieurs, de manière à présenter, en définitive, la situation totale des mandats délivrés depuis le commencement de l'exercice. De plus, ces mêmes bordereaux devront indiquer, avec la plus grande exactitude, les sommes payées sur chacun des crédits *votés* et *alloués*, afin que vous soyez constamment en mesure de suivre et de contrôler les opérations du mandatement délégué à M. l'ingénieur en chef, et de vous assurer ainsi que les crédits régulièrement ouverts n'auront été ni détournés de leur destination, ni outre-passés quant à leur quotité.

Vous ne perdrez pas de vue, monsieur le préfet, qu'il n'est rien innové en ce qui touche les divers modes de justification des dépenses, formulés par le règlement du 30 novembre 1840, sur la comptabilité du ministère de l'intérieur. M. l'ingénieur en chef est tenu de se conformer, pour ce qui le concerne, à toutes ses dispositions, et il n'est apporté de changements que ceux qui sont nécessaires pour approprier à la comptabilité des routes départementales, les modèles établis pour la comptabilité des routes natio-

nales et qui sont annexés au nouveau règlement du ministère des travaux publics.

La faculté de mandatement concédée à M. l'ingénieur en chef entraîne, pour lui, l'obligation de viser les pièces justificatives à joindre à l'appui de ses mandats; de requérir, au besoin, le payeur de passer outre au payement dans le cas de refus de la part du comptable; de délivrer les ordres de reversements pour trop payé, et généralement de remplir, pour le service des routes départementales, toutes les formalités qui étaient prescrites au préfet par les règlements existants. Seulement, je devrai être informé, *par votre entremise*, de ceux de ces actes qui doivent être portés à ma connaissance.

Vous continuerez d'indiquer sur vos mandats, pour toutes les sections, les sous-chapitres et les articles du budget départemental. Cette mention sera toujours faite en une ligne particulière placée au-dessous de celle qui rappelle le chapitre, ainsi que l'article du budget général de mon ministère; et lorsque des sous-chapitres comprendront plusieurs paragraphes présentant chacun une série distincte d'articles de dépenses, l'indication des numéros des paragraphes devra précéder celle des numéros d'articles. L'ingénieur en chef se conformera à ces prescriptions quant au mandatement des dépenses du service des routes départementales, et devra veiller avec le plus grand soin à ce que ses mandats soient délivrés pour chaque route formant un article au budget départemental et rappellent exactement leur numéro, afin de donner le moyen de suivre l'emploi de chaque allocation qui doit être distincte.

Les mandats pour les chemins vicinaux de grande communication devront également être émis par ligne vicinale, afin que l'on puisse aussi en établir le compte par ligne.

2. *Circulaire du ministre des travaux publics, 14 mars* 1850. (Analyse.)

Le décret du 20 décembre 1849 a confié aux ingénieurs en chef le mandatement des dépenses des routes départementales comme le règlement du 28 septembre 1849 leur avait confié le mandatement des dépenses des routes nationales.

D'après cela, le système d'écritures développé dans le règlement du 28 septembre 1849 doit être appliqué aux routes départementales.

3. *Circulaire du ministre de l'intérieur du* 6 *mai* 1872. — *Dispense aux ingénieurs en chef d'adresser au ministère les situations des crédits et dépenses des routes départementales.*

Monsieur le préfet, un certain nombre d'ingénieurs des ponts et chaussées croient devoir adresser périodiquement, soit au ministère des travaux publics, soit au ministère de l'intérieur, des relevés et situations concernant l'état des crédits, des dépenses, des payements, etc., pour le service des routes départementales.

Le ministère des travaux publics paraît n'avoir pas d'intérêt à recevoir ces documents, et me les renvoie comme rentrant dans mes attributions, le service des routes départementales relevant du ministère de l'intérieur. De son côté, ce dernier ministère n'a aucun moyen d'utiliser ces pièces, dont les détails sont reproduits ou résumés dans les diverses situations qui me sont transmises par les préfectures.

MM. les ingénieurs peuvent donc se dispenser de tout envoi de cette nature, et je vous prie de vouloir bien les en informer.

4. *Circulaire du ministre de l'intérieur du* 11 *mai* 1872. — *Observations sur les facilités assurées par l'ordonnancement pour le payement des dépenses départementales.*

Monsieur le préfet, une circulaire du 24 décembre 1867 renferme le passage suivant qui a tracé la marche à suivre pour l'ordonnancement des fonds crédités aux budgets :

« Le budget du ministère de l'intérieur sur ressources spéciales pour l'exercice 1868, ne comporte que trois chapitres sans distinction d'articles de recette; d'où il suit que les ordonnances qui vous seront désormais expédiées pour le service départemental porteront indistinctement sur toutes les recettes du chapitre : non pas, comme je l'indiquerai tout à l'heure, qu'il y ait lieu de renoncer à tenir un compte particulier pour les deux natures de produits; mais il m'a paru que, sans préjudicier à cette séparation, l'ordonnancement pouvait être simplifié, en ce sens que les recettes d'un même article étant complètement solidaires au point de vue de la dépense, l'ordonnance devait raisonnablement être libellée en un titre unique. L'expérience a d'ailleurs démontré que l'ancien mode avait eu fréquemment l'inconvénient d'engager les préfectures dans un système de spécialité tellement étroit, que le payement d'une dépense destinée, lors de l'établissement du budget, à être couverte au moyen de centimes ou de produits éventuels déterminés, restait suspendu, par la raison que les ordonnances de l'une des deux catégories étaient épuisées, et qu'on ne se croyait pas autorisé à utiliser indistinctement la masse des ordonnances disponibles. Cet inconvénient ne se reproduira plus. »

Ces dispositions ont eu, comme vous le voyez, pour objet de faire disparaître le système d'étroite spécialité jusqu'alors suivi pour l'emploi des ressources départementales; l'admi-

nistration supérieure a voulu établir, entre les diverses ressources qui alimentent le budget, une solidarité telle qu'en aucun cas les préfectures ne pussent se prévaloir d'un défaut d'ordonnance pour remplir les engagements du département. En un mot, la pensée qui a dicté la circulaire du 24 décembre 1867 a été celle-ci, conforme d'ailleurs à la loi de finances : considérer comme un tout applicable à toutes les dépenses d'un même chapitre du budget, toutes les ressources propres à ce chapitre ; faire abstraction complète de l'origine de la ressource, du moment qu'elle est entrée dans la caisse ; considérer tous les produits d'un même chapitre comme un fonds commun, sauf en fin d'exercice, c'est-à-dire au moment de la préparation du compte, à faire la répartition des ressources suivant leur origine. Ainsi le produit des centimes ordinaires (chapitre 1er du budget) est prévu pour .... fr. 1,000,000

Les produits éventuels ordinaires.	50,000
Les centimes vicinaux.........	80,000
Les produits éventuels vicinaux.	300,000
Le total des recettes du chapitre 1er est de.................	1,430,000

En cours d'exercice, ces 1,430,000 fr. sont applicables indistinctement à toute dépense créditée au budget ordinaire, et, au compte, chacune de ces catégories figure dans le cadre qui lui est réservé.

Sans doute, les ordonnances successives qui vous sont adressées portent l'indication de la recette sur laquelle elles sont imputées; mais c'est une simple mesure d'ordre destinée à préparer pour la comptabilité du ministère de l'intérieur, à la clôture de l'exercice, un travail de répartition analogue à celui que j'ai indiqué plus haut comme devant être fait dans le compte par les préfectures. Supposons donc que les ordonnances sur centimes ordinaires soient épuisées entre vos mains, que vous ayez encore des mandats à délivrer pour dépenses ordinaires, aliénés, enfants assistés, routes départementales, etc., et que vous n'ayez à votre disposition que des ordonnances sur ressources vicinales. Celles-ci peuvent servir à payer les mandats ci-dessus, et réciproquement, des ordonnances sur centimes ou produits éventuels ordinaires peuvent servir aux dépenses sur centimes ou produits vicinaux.

Voilà, monsieur le préfet, l'explication, aussi pratique que possible, de la simplification introduite par la circulaire du 24 décembre 1867. Cependant, bon nombre de préfectures se sont maintenues dans le système de spécialité que l'administration centrale a voulu faire disparaître. Des réclamations me parviennent journellement, dans lesquelles on représente la marche du service comme compromise par l'insuffisance ou par le défaut d'ordonnances, alors que, pour ne parler que du budget ordinaire, les bordereaux mensuels qui me sont envoyés accusent toujours d'importants reliquats d'ordonnances auxquels on réserve évidemment et à tort une destination particulière, tandis qu'ils peuvent être épuisés au profit de tous les services compris dans ce budget.

Il importe, monsieur le préfet, de renoncer à ce mode vicieux, qui a l'inconvénient de faire retomber sur les bureaux du ministère une responsabilité qu'ils ne sauraient accepter. Par des ordonnancements périodiques dont vous êtes avisé et la faculté que vous avez, en outre, de me demander les fonds dont vous auriez besoin en dehors de ces distributions, vous pouvez éviter tout retard dans l'acquittement des dépenses.

Il suffit pour vos bureaux et pour les chefs de service qui, avec vous, concourent à la liquidation des dépenses départementales, de ne jamais perdre de vue la situation financière de leur service et de se mettre en mesure de provoquer auprès de vous, en temps utile, la réalisation des fonds reconnus nécessaires.

5. *Circulaire du ministre de l'intérieur du 25 mars 1872. Observations relatives aux virements, aux mandats de payement et aux marchés de gré à gré.*

Monsieur le préfet, au moment où va s'ouvrir la première session ordinaire des conseils généraux, je crois répondre au sentiment public en rappelant à votre attention quelques-uns des principes qui doivent vous servir de guide en matière de comptabilité départementale.

Ces recommandations sont nécessaires, car le décret du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique n'est plus en harmonie avec la situation nouvelle que la loi du 10 août 1871 a faite à l'administration. Si quelques-unes de ses dispositions sont encore en vigueur, les autres sont virtuellement abrogées. En attendant qu'un nouveau réglement de comptabilité ait été adopté, c'est dans la saine interprétation de la loi du 10 août et dans l'étude des principes qu'elle a posés que vous devez vous efforcer de chercher votre règle de conduite. En élargissant les attributions du conseil général pour tout ce qui concerne la haute gestion des intérêts départementaux, cette loi vous a imposé, en ce qui touche l'exécution des travaux et le payement des dépenses, une surveillance plus rigoureuse et des obligations plus étroites.

Les observations que je crois utile de formuler aujourd'hui sont relatives à trois opérations principales: le virement, le mandat de payement et le marché de gré à gré.

§ 1. Malgré les précautions prises par le décret du 31 mai 1862 sur la comptabilité, on peut se demander si, de même que le vire-

ment, le mandat de payement n'a pas, dans la pratique, donné lieu à quelques abus.

La délivrance d'un mandat suppose :

1° L'inscription au budget départemental d'un crédit destiné à assurer l'acquittement de la dépense (loi du 10 août 1871, art. 65);

2° Un service fait, ou, dans le cas où le payement d'un à-compte est autorisé, un service qui est en voie de s'accomplir (décret du 31 mai 1862, art. 10).

Il résulte de ces principes que les mandats que vous pouvez émettre ne doivent pas excéder la limite des crédits votés par le conseil général. Si cette prescription n'était pas obéie, le comptable serait autorisé à refuser d'acquitter les mandats.

Sans doute, les crédits alloués peuvent être insuffisants; dans ce cas, vous vous bornez à mandater jusqu'à concurrence des allocations inscrites au budget, mais sans dépasser le montant des recouvrements effectifs. A la prochaine réunion du conseil général, et de préférence à la session d'août où doivent être votés le budget rectificatif de l'exercice en cours et le budget primitif de l'exercice suivant, vous produisez les mémoires et vous demandez le vote d'un crédit supplémentaire. Si l'insuffisance de l'allocation s'est tardivement révélée, si les ressources disponibles n'ont pas permis de désintéresser complètement le créancier, la dépense impayée prend le caractère d'une dette et s'inscrit, suivant la nature de son origine, au sous-chapitre 1er ou au sous-chapitre 14 du budget nouveau.

§ 2. Mais vous ne devez pas seulement, monsieur le préfet, restreindre vos mandats dans la limite des crédits ouverts; vous n'apporterez pas moins d'attention à respecter la destination de ces crédits. Deux considérations sont ici déterminantes : d'une part, le trésorier payeur général devrait refuser d'acquitter le mandat irrégulièrement imputé; d'autre part, vous ne devez jamais perdre de vue le rôle que la loi du 18 août 1871 vous a tracé. Vous préparez le projet de budget, mais vous ne le réglez pas; vous êtes chargé d'exécuter les décisions du conseil général; la volonté qu'il a manifestée doit être votre loi (art. 3). Appliquer une allocation votée par l'assemblée départementale pour une dépense déterminée aux besoins d'un autre service, ce serait faire revivre le droit de virement, que vos prédécesseurs ont pu exercer autrefois dans la première section du budget, mais qui, à partir de 1872, vous est absolument retiré.

Le décret du 31 mai 1862 vous impose un autre devoir. Vous ne pouvez mandater que les crédits applicables aux dépenses faites, à moins qu'il ne s'agisse d'un service en régie; les avances que vous êtes autorisé à consentir sont alors subordonnées aux conditions prévues par l'art. 94, sous la réserve que les pièces justificatives seront produites dans les délais déterminés.

Ces divers textes, combinés avec l'art. 15 du décret de 1862, qui déclare les administrateurs « responsables de l'exactitude des certificats qu'ils délivrent, » démontrent l'irrégularité de cette opération qui n'a, heureusement pas d'appellation normale dans le langage de la comptabilité et qu'on a nommée « le mandat fictif. » Le procédé consiste à délivrer un mandat pour une dépense qui n'a pas été faite ou pour une dépense autre que celle qui a été faite : il suppose un créancier imaginaire ou un créancier complaisant qui, associant sa complicité à celle de l'ordonnateur, consent à exagérer une facture ou même à la dénaturer. Les pièces produites étant régulières dans la forme, le payeur ne peut refuser d'acquitter le mandat qu'on lui présente, et plus tard, la cour des comptes est elle-même impuissante à reconnaître la fraude.

Sous le régime de la loi nouvelle, le gouvernement n'a pas à craindre que de telles manœuvres se produisent. L'art. 78 de la loi du 10 août impose au préfet l'obligation d'adresser, au commencement de chaque mois, à la commission départementale, l'état détaillé des mandats de payement qu'il a délivrés le mois précédent, concernant le budget. La même obligation incombe aux ingénieurs en chef, auxquels le droit d'émettre des mandats a été délégué. C'est une garantie de plus qui s'ajoute à celles que présentent déjà, pour le bon ordre des finances départementales, votre loyauté et votre dévouement aux intérêts publics.

§ 3. Je crois devoir enfin appeler votre attention sur le marché de gré à gré.

D'après l'art. 68 du décret du 31 mai 1862, dont les dispositions s'appliquent aussi bien aux dépenses départementales qu'aux dépenses de l'Etat (art. 480), tous les marchés doivent être faits avec concurrence et publicité.

Ce principe salutaire a été maintenu par la loi du 10 août 1871. Les intentions du législateur, à ce sujet, ne sont pas douteuses, puisque l'art. 81, § 4, confère à la commission départementale le soin de fixer l'époque de l'adjudication des travaux d'utilité départementale. L'adjudication publique demeure donc la règle constante, et vous continuerez à l'appliquer.

Quelques exceptions ont dû, toutefois, être prévues dans l'intérêt du service. L'art. 59 du décret de 1862 les a énumérées. Pour la plupart, ces exceptions n'intéressent que les marchés à passer au nom de l'Etat. Néanmoins, le paragraphe 9 du même article autorise, en termes généraux, les marchés de gré à gré « pour les fournitures, transports et travaux qui, dans le cas d'urgence évidente, amenée par des circonstances imprévues, ne peuvent pas subir les délais de l'adjudication. »

Cette disposition pourrait, dans une certaine mesure, servir de prétexte ou d'excuse à des dérogations qu'il est de votre devoir de restreindre le plus possible. Les intérêts départementaux, comme les prescriptions de la comptabilité, sont, au surplus, protégés aujourd'hui par l'application d'un des articles de la loi du 10 août 1871. Un marché de gré à gré est un contrat. Or, le dernier paragraphe de l'art. 54 dispose que les contrats qui intéressent le département sont passés par le préfet, « sur l'avis conforme de la commission départementale. » La commission, émanation du conseil général, interviendra donc dans la préparation des marchés de gré à gré, qui doivent, d'ailleurs, demeurer exceptionnels, puisqu'ils sont seulement autorisés, je le répète, dans le cas d'urgence évidente.

Telles sont, monsieur le préfet, les recommandations que je crois devoir vous adresser. Elles vous rappelleront, au besoin, que les droits de l'administration sont limités par le texte de la loi et des règlements, et que le fonctionnaire qui contreviendrait à ces principes d'ordre encourrait la plus grave responsabilité. Le conseil général est, d'ailleurs, investi d'une prérogative considérable : il entend et débat les comptes que vous lui présentez après les avoir communiqués, par avance, à la commission départementale avec pièces à l'appui. Tout manquement à la loi, en ce qui concerne le compte de l'exercice, peut et doit m'être immédiatement signalé par le président du conseil général.

J'apporterai moi-même à l'examen de votre comptabilité la plus scrupuleuse attention, et la cour des comptes la contrôlera sévèrement. Mais je suis assuré que ce double examen ne révélera aucune irrégularité, et que l'administration française, plus que jamais attentive à la gestion des finances départementales et au respect des volontés exprimées par les conseils généraux, gardera intact ce renom de loyauté qui doit rester son honneur et sa meilleure récompense.

COMPTABILITÉ DES TRAVAUX PUBLICS.

D'après l'art. 881 du règlement général du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique, « des règlements spéciaux sont rendus pour l'exécution de ce règlement par les différents services soumis à l'application des règles qu'il prescrit ; ces règlements sont suivis de la nomenclature des pièces à produire à l'appui des opérations des comptables. Les modifications dont ces règlements et ces nomenclatures pourraient être susceptibles doivent être concertées entre le ministre des finances et chaque ministre compétent. »

Le règlement sur la comptabilité des travaux publics date de 1849 et n'a pas été révisé ; nous n'avons donc qu'à le reproduire, et nous donnerons à la suite par ordre chronologique les décisions et circulaires relatives à la comptabilité, en éliminant, autant que possible, les parties devenues inutiles. Nous aurions voulu présenter les choses dans un ordre méthodique, mais cette manière d'opérer nous a paru offrir, en pareille matière, plus d'inconvénients que d'avantages.

I. Nomenclature des pièces a produire aux payeurs du trésor public.

Avant 1849, la comptabilité des travaux publics était régie par le règlement du 16 septembre 1843, qui n'est plus en vigueur ; à ce règlement était annexée une nomenclature générale des pièces à produire aux payeurs du trésor public en exécution de l'art. 65 de l'ordonnance royale du 31 mai 1836 sur la comptabilité publique.

Cette nomenclature est utile à connaître et nous en donnons ici l'extrait relatif au service ordinaire des ponts et chaussées :

Observations générales et préliminaires.

Art. 1. — Lorsqu'une ordonnance ou un mandat a pour objet de faire payer à un créancier de l'Etat plusieurs sommes qui lui sont dues pour la même entreprise, le détail de ces sommes doit être donné, soit dans le corps de l'ordonnance ou du mandat, soit dans un état à l'appui.

Art. 2. — Les pièces justificatives à l'appui des ordonnances de payement doivent être visées par le ministre ou par son délégué. Les pièces justificatives à l'appui des mandats doivent être visées par le préfet qui les a délivrés.

Toutefois, le visa de l'ordonnateur n'est pas indispensable pour les pièces jointes à un bordereau de remboursement ou à un bordereau de justification d'avance pour dépenses en régie. Le bordereau seul doit toujours être visé par l'ordonnateur, et il suffit, pour les pièces à l'appui, qu'elles soient arrêtées par le chef de service.

Art. 3. — Toutes les fois qu'il est fait plusieurs payements pour une même entreprise, l'ordonnance ou le mandat de solde doit rappeler les pièces jointes à l'ordonnance ou au mandat de premier à-compte, et indiquer la date et le numéro de cette ordonnance ou de ce mandat. En cas de payement intégral, la totalité des pièces est produite à l'appui de l'ordonnance ou du mandat.

Art. 4. — Les extraits de décisions produits à l'appui des payements doivent toujours énoncer les motifs qui établissent les droits des créanciers.

Art. 5. — Les extraits de marchés ou conventions produits à l'appui des ordonnances ou mandats doivent mentionner toutes les

dispositions qui concourent à la liquidation de la créance. Ils doivent également relater l'accomplissement de l'enregistrement et les autres formalités voulues par le règlement. Dans le cas où un extrait ne serait pas suffisamment développé, le payeur serait autorisé à en exiger un plus complet.

Art. 6. — Les mandats, factures et états justificatifs à produire à l'appui des dépenses doivent toujours indiquer l'année de l'exécution des travaux, fournitures, ouvrages et autres frais et dépenses qu'il s'agit de payer.

Art. 7. — Les ordonnances ou mandats de *premier payement* à délivrer au nom de tout entrepreneur ou fournisseur assujetti à un cautionnement matériel doivent être appuyés d'une déclaration de l'ordonnateur, faisant connaître la date de la réalisation de la garantie exigée et la nature des valeurs qui y ont été affectées.

Les cautionnements *en numéraire* doivent être versés à la caisse des dépôts et consignations.

Dans le cas où le cautionnement n'aurait pas été réalisé dans le délai fixé par le marché ou la convention, le payement ne pourrait avoir lieu que sur la production d'un certificat de l'ordonnateur constatant que le retard ne provient pas du fait du créancier, ou que le ministre lui a accordé une prorogation de délai. La preuve de la réalisation doit toujours être produite dans le plus bref délai.

Art. 8. — Le récépissé exigé pour quittance des comptables pourvus de registres à souche ou à talon n'étant pas à la disposition de l'ordonnateur lorsqu'il délivre l'ordonnance ou le mandat, cette pièce n'est produite qu'au moment du payement.

Art. 9. — Toute pièce produite à l'appui d'une ordonnance ou d'un mandat de payement, dont la dénomination est suivie de la lettre (T) dans la nomenclature, doit être timbrée, lorsque la dépense qu'elle concerne excède *dix francs*.

Jusqu'à ce qu'une instruction spéciale et complète ait réglé toutes les dispositions relatives à l'application du droit de timbre, ce droit ne pourra être exigé pour aucune autre pièce.

Art. 10. — Lorsque l'avis de l'ordonnance ou le mandat est quittancé par le créancier réel de l'Etat, il n'est pas nécessaire de fournir de quittance isolée et distincte. L'avis de l'ordonnance ou le mandat est, s'il y a lieu, soumis au *timbre à l'extraordinaire*. Le droit n'est pas calculé sur la dimension de la feuille, il est invariablement de 35 centimes.

Art. 11. — Si la quittance est produite séparément, comme cela arrive lorsqu'elle doit être extraite d'un registre à souche ou à talon, ou si elle se trouve au bas des factures, mémoires ou contrats, l'avis de l'ordonnance ou le mandat n'en doit pas moins être quittancé *pour ordre*.

Art. 12. — Lorsque des titres, factures ou mémoires timbrés portent quittance, ou que la quittance est produite séparément, sur papier timbré, l'acquit donné *pour ordre* au bas des avis d'ordonnances ou mandats n'entraîne pas le timbre de ces pièces.

Art. 13. — Si le titulaire de l'avis d'ordonnance ou du mandat n'est qu'un intermédiaire entre l'Etat et ses créanciers, la quittance qu'il donne, en touchant les fonds, n'est qu'une formalité d'ordre qui ne nécessite pas le timbre. Les quittances des crédits réels, produites par l'intermédiaire, sont seules assujetties au timbre lorsqu'il y a lieu.

Art. 14. — Tout avis d'ordonnance de payement, tout mandat ou toute pièce de dépense présentant, dans sa partie manuscrite, des ratures ou surcharges non approuvées, doit être refusé par le payeur, et ne peut donner lieu à payement qu'après régularisation par le signataire.

Art. 15. — Aucun payement ne devant s'effectuer que sur la quittance de la partie prenante, cette condition est sous-entendue dans tous les cas où, pour abréger, elle n'aurait pas été exprimée dans la nomenclature.

Art. 16. — La partie prenante dénommée aux ordonnances ou mandats doit toujours être le créancier réel, c'est-à-dire la personne qui a fait le service, effectué les fournitures, les travaux, etc., ou qui a le droit direct à la somme à payer.

Art. 17. — Les ordonnances ou mandats délivrés après le décès d'un créancier de l'Etat, au profit de ses héritiers, ne désignent pas chacun d'eux, mais ils portent seulement cette indication générale : *les héritiers*. C'est au payeur, avant de procéder au payement, d'exiger l'acte de décès du créancier et les pièces qui justifient les droits à l'hérédité.

Art. 18. — Tous mémoires, factures, décomptes ou pièces quelconques de comptabilité, annexés aux ordonnances ou mandats de payement, et énumérant des quantités en poids ou mesures, doivent être rejetés si ces quantités sont exprimées autrement qu'en poids et mesures décimaux, conformément à la loi du 4 juillet 1837.

Art. 19. — Tout réemploi d'objets mobiliers cédés à un entrepreneur en déduction du prix de son entreprise, dans le cas prévu par l'art. 11 du règlement, devra être constaté et justifié par un certificat de l'ingénieur ou de l'architecte faisant connaître la nature des objets cédés, leur quantité et leur prix.

Art. 20. — Tout état ou certificat de payement, joint à une ordonnance ou à un mandat ayant pour objet le payement de traitements ou appointements, doit faire connaître le grade ou l'emploi de l'ayant droit, le montant annuel du traitement ou des appointements,

le décompte pour le temps de service, et, s'il y a lieu, les retenues pour la caisse des retraites et le net à payer.

1° *Pièces à produire pour le payement des travaux à l'entreprise.*

PAYEMENT DU 1er A-COMPTE.

1° Certificat de l'ingénieur;
2° Copie (T) ou extrait (T) du procès-verbal d'adjudication ou de la soumission approuvée contenant la série de prix ;
3° Extrait du cahier des charges relatant les conditions du payement;
4° Copie ou extrait de l'acte de cautionnement et du bordereau de l'inscription hypothécaire, lorsque le cautionnement a été fourni en immeuble; déclaration de versement, lorsque le cautionnement a été fourni en numéraire; ou enfin lorsque le cautionnement a été fourni en rentes sur l'État, certificat du directeur du contentieux des finances constatant le dépôt des inscriptions;
5° Quittance (T) sur le mandat.

A-COMPTE SUBSÉQUENTS.

1° Certificat de l'ingénieur rappelant le montant des certificats antérieurs, et indiquant les numéros d'ordre des à-compte;
2° Quittance (T) sur le mandat.

PAYEMENT POUR SOLDE DE L'ENTREPRISE.

1° Certificat de l'ingénieur rappelant le montant des certificats antérieurs, et indiquant les numéros d'ordre des à-compte;
2° Procès-verbal de réception définitive, contenant une analyse détaillée des travaux et des dépenses;
3° Expédition (T) du devis, du procès-verbal d'adjudication (ou de la soumission, lorsqu'il n'y a pas eu d'adjudication), du bordereau des prix qui ont servi de base à l'établissement du décompte et les diverses pièces qui ont été délivrées par le préfet à l'entrepreneur pour l'exécution des travaux;
4° Quittance (T) sur le mandat.

Nota. — Pour les baux d'entretien qui durent plusieurs années, les comptes des travaux et fournitures sont réglés définitivement chaque année, et le payement pour solde en est justifié comme il vient d'être dit; mais c'est seulement à l'appui du payement de solde de la dernière année que l'on doit joindre l'expédition du procès-verbal d'adjudication et les diverses pièces qui sont entre les mains de l'entrepreneur pour l'exécution des travaux.

On peut remplacer l'analyse des travaux par une copie certifiée du décompte général et détaillé de l'entreprise, jointe au procès-verbal de réception.

2° *Pièces à produire pour le payement des mémoires :*

1° Certificat de payement;
2° Factures (T), mémoires ou états quittancés, arrêtés par l'ingénieur ;
3° Quittances sur les mandats.

3° *Achats d'instruments et d'objets mobiliers :*

Les achats d'instruments et d'objets mobiliers ne peuvent avoir lieu qu'en vertu de décisions spéciales, et les objets achetés doivent être inscrits sur les inventaires tenus par les ingénieurs. Le payement s'effectue au moyen de mandats délivrés au nom des fournisseurs, sur les certificats de proposition de payement de l'ingénieur en chef.

A produire :
1° Certificat de payement.
2° Copie ou extrait de la décision ministérielle qui a autorisé l'achat;
3° Facture (T) ou mémoire quittancé, arrêté par l'ingénieur et portant certificat d'inscription à l'inventaire;
4° Quittance sur le mandat.

4° *Loyers de magasins, terrains, etc.*

1° Certificat de payement.
2° Quittance (T) sur le mandat.

A l'appui du premier payement on doit produire :

Copie (T) ou extrait du bail ou sous-bail, si l'acte existe.
Copie ou extrait de la décision ministérielle qui a approuvé la location.

Pour les payements suivants on rappelle dans les mandats la production des deux pièces qui précèdent.

5° *Indemnités pour occupations temporaires ou pour dommages.*

1° Si l'indemnité est réglée à l'amiable :

1° Certificat de payement;
2° Procès-verbal d'expertise ou rapport évaluatif ;
3° Arrêté du préfet homologué par décision ministérielle ou s'y référant;
4° Quittance sur le mandat.

2° Si l'indemnité est réglée après contestation :

1° Certificat de payement ;
2° Extrait de la décision du conseil de préfecture ou de l'arrêt du conseil d'État rendu en appel;
3° Quittance sur le mandat.

6° *Acquisitions d'immeubles.*

PIÈCES A PRODUIRE.

1. Conventions amiables lorsqu'il n'y a pas eu jugement d'expropriation.

1° Lorsque le contrat n'est ni publié ni transcrit (1):

A Certificat de l'ingénieur en chef, rappelant la date de l'approbation du projet des travaux, motivant le payement des intérêts, lorsqu'il en est dû, et en établissant le décompte;

B Copie ou extrait de la décision ministérielle autorisant à traiter;

C Copie du contrat d'acquisition (2) (3) (4) (5);

S'il existe des obstacles au versement des deniers entre les mains du vendeur, la somme due doit être consignée. Dans ce cas, on joint au mandat de payement un

D Arrêté du préfet, en double expédition, motivant et prescrivant la consignation de la somme due;

Le payeur se conforme à l'arrêté du préfet et retire, pour être annexé au mandat et opérer la libération du trésor, un

E Récépissé de l'agent de la caisse des dépôts et consignations.

2° Lorsque le contrat est publié et transcrit:

Les pièces A et B comme ci-dessus; en outre:

Copie du contrat d'acquisition (2) (3) (4) (5), relatant textuellement la mention de la transcription au bureau des hypothèques de la situation;

1. Conventions amiables, etc.

Certificat ou extrait du certificat du maire constatant que le contrat a été publié dans la commune de la situation, conformément à l'art. 15, suivant les formes de l'art. 6 de la loi;

Extrait du journal dans lequel le contrat a été inséré;

Certificat du conservateur des hypothèques, délivré quinze jours au moins après la transcription, et indiquant s'il existe ou non des inscriptions sur les propriétaires et usufruitiers désignés au contrat d'acquisition (6);

Certificat du préfet, délivré huit jours au moins après les publications et affiches ci-dessus mentionnées, et constatant qu'aucun tiers ne s'est fait connaître à l'administration comme intéressé au règlement de l'indemnité. (Loi du 3 mai 1841, art. 21, § 2);

Il serait possible qu'à l'expiration de la quinzaine de la transcription, le conservateur eût constaté l'existence d'inscriptions que depuis cette époque le vendeur aurait fait radier. Dans ce cas, le payement du mandat pourra avoir lieu sur la production de la pièce suivante :

(1) En vertu du deuxième paragraphe de l'art. 19 de la loi du 3 mai 1841, l'administration peut ne pas remplir les formalités de publication et de transcription pour les acquisitions dont la valeur ne s'élève pas au-dessus de cinq cents francs. *Lorsque l'administration croit devoir faire usage de cette faculté, le préfet en fait mention expresse sur le mandat.*

(2) Si le vendeur n'est pas l'individu dénommé à la matrice des rôles, le contrat doit indiquer comment la propriété est passée du propriétaire désigné par la matrice des rôles à celui qui consent la vente.

Si la désignation portée à la matrice des rôles est inexacte ou incomplète, le vendeur doit prouver l'inexactitude ou l'erreur par la production d'un bail, d'un acte de vente, d'un partage ou d'un autre acte authentique.

A défaut d'acte authentique, l'identité sera prouvée par un certificat du maire de la commune où l'immeuble est situé, délivré sur la déclaration de deux témoins au moins.

Ces justifications seront énoncées au contrat.

(3) Si la propriété appartient, en totalité ou en partie, à des mineurs, interdits, absents ou incapables, le contrat devra rappeler l'autorisation donnée par le tribunal d'accepter les offres de l'administration. Il en sera de même pour les immeubles dotaux et pour ceux dépendant d'un majorat. Pour les biens des communes, des établissements publics et des départements, le contrat mentionnera l'autorisation donnée par le conseil municipal, le conseil d'administration ou le conseil général.

Dans ces divers cas, le préfet remet au payeur une copie certifiée par lui de l'acte d'autorisation déposé aux archives.

(4) Lorsque l'administration achète d'un seul propriétaire plusieurs portions de terrain contiguës, il ne doit être passé qu'un seul acte de vente.

(5) Le contrat doit indiquer la route royale pour laquelle l'acquisition est faite.

(6) D'après une décision de M. le ministre des finances, en date du 24 juillet 1837, il n'est dû aucun salaire au conservateur pour la transcription, pour la délivrance des certificats, et pour tout autre renseignement dans l'intérêt de l'État.

1. Conventions amiables, etc.

Certificat de radiation ou de restriction des hypothèques (7);

Si, au contraire, les inscriptions continuent de subsister, si des tiers intéressés ont fait notifier leurs prétentions au préfet, ou si d'autres obstacles s'opposent au versement des deniers entre les mains du vendeur, la somme due doit être consignée. Dans ce cas on joint au mandat de payement la pièce D ci-dessus, et le payeur retire un récépissé, comme on l'a dit plus haut.

2. Conventions amiables après le jugement d'expropriation.

A^1 Certificat de l'ingénieur en chef, motivant le payement des intérêts, lorsqu'il en est dû, et en établissant le décompte ;

B^1 Copie ou extrait du jugement d'expropriation, relatant textuellement la mention de la transcription, et énonçant la date de la notification (1) ;

C^1 Certificat du maire constatant que le jugement a été publié dans la commune de la situation, en exécution de l'art. 15 de la loi, et suivant les formes de l'art. 6 (1) ;

D^1 Extrait du journal dans lequel le jugement a été inséré (1);

E^1 Copie ou extrait de la décision ministérielle autorisant à traiter;

F^1 Copie ou extrait du contrat contenant règlement de l'indemnité (2) (3) ;

G^1 Certificat du conservateur des hypothèques, délivré quinze jours au moins après la transcription, et indiquant s'il existe ou non des inscriptions sur les propriétaires et usufruitiers, désignés au contrat, contenant règlement de l'indemnité (1) (4) ;

H^1 Certificat du préfet, délivré huit jours au moins après les publications et affiches ci-dessus mentionnées, et constatant qu'aucun tiers ne s'est fait connaître à l'administration comme intéressé au règlement de l'indemnité. (Loi du 3 mai 1841, art. 21, § 2).

Il serait possible qu'à l'expiration de la quinzaine de la transcription, le conservateur eût constaté l'existence d'inscriptions que, depuis cette époque, le propriétaire dépossédé aurait fait radier. Dans ce cas, le payement du mandat pourra avoir lieu sur la production de la pièce suivante :

I^1 Certificat de radiation ou de restriction des hypothèques (1) (5) ;

Si, au contraire, les inscriptions continuent de subsister, si des tiers intéressés ont fait notifier leurs prétentions au préfet, ou si d'autres obstacles s'opposent au versement des deniers entre les mains du propriétaire dépossédé, la somme due doit être consignée. Dans ce cas, on procède comme il a été indiqué en D et E, page 490.

3. Indemnités réglées par le jury, après le jugement d'expropriation ou après le jugement mentionné au paragraphe 5 de l'art. 14 de la loi du 3 mai 1841.

Les pièces A^1, B^1, C^1, D^1, comme ci-dessus ; en outre :

Copie ou extrait de la décision du jury, suivie de l'ordonnance d'exécution rendue par le magistrat directeur ;

Certificat du conservateur des hypothèques, délivré quinze jours au moins après la transcription, et indiquant s'il existe ou non des inscriptions sur les propriétaires et usufruitiers énoncés dans la décision du jury (1) (4) ;

(7) L'inscription d'office prise contre l'Etat pour raison de l'indemnité n'en empêche pas le payement.

(1) Lorsque l'administration use de la faculté qui lui est conférée par le paragraphe 2 de l'art. 19 de la loi du 3 mai 1841, il n'y a pas lieu de produire les pièces relatives aux formalités de publication et de transcription; mention de cette dispense doit être insérée dans le mandat.

(2) Si le traité est intervenu avec une personne autre que celle dénommée dans le jugement d'expropriation, ce traité doit établir la cause de ce changement.

(3) Voir la même note ci-dessus.

(1) (5) Voir les mêmes notes ci-dessus.

(1) (4) Voir les mêmes notes ci-dessus.

3. Indemnités réglées par le jury, etc.

Il serait possible qu'à l'expiration de la quinzaine de la transcription, le conservateur eût constaté l'existence d'inscriptions que, depuis cette époque, le propriétaire dépossédé aurait fait radier. Dans ce cas, le payement du mandat pourra avoir lieu sur la production de la pièce suivante :

Certificat de radiation ou de restriction des hypothèques (1) (5) ;

Si, au contraire, les inscriptions continuent de subsister, si le propriétaire dépossédé refuse de recevoir l'indemnité, nonobstant les offres réelles faites en exécution de l'art. 53 de la loi : si l'administration a contesté le droit de l'exproprié à une indemnité (art. 49) ; si enfin un obstacle quelconque s'oppose au versement des deniers entre les mains du propriétaire dépossédé, il y a lieu de consigner l'indemnité réglée par le jury. Dans ce cas, on procède comme il a été indiqué en D et E, page 490.

4. Intérêts qui n'ont pas été réglés avec le capital.

Certificat de l'ingénieur en chef, motivant le payement des intérêts et en établissant le décompte ;

Extrait du contrat ou de la décision du jury, constatant la somme sur laquelle les intérêts sont dus ;

S'il existe des obstacles au versement des deniers entre les mains de l'ayant droit, la somme due doit être consignée. Dans ce cas, on procède comme il a été indiqué en D et E, page 490.

5. Indemnités mobilières par suite d'acquisitions d'immeubles.

1° Dans le cas de convention amiable.

Certificat de l'ingénieur en chef ;

Copie ou extrait de la décision ministérielle autorisant à traiter ;

Copie ou extrait de la convention ;

S'il existe des obstacles au versement des deniers entre les mains du titulaire de l'indemnité, la somme due doit être consignée. Dans ce cas, on procède comme il a été indiqué en D et E, page 490.

5. Indemnités mobilières, etc.

(Ces indemnités ne peuvent concerner les biens qui sont immeubles ou par leur nature, ou par leur destination, art. 524 et 525 Code civil).

2° Dans le cas de règlement par le jury.

Certificat de l'ingénieur en chef ;

Extrait de la décision du jury, portant fixation de l'indemnité ;

S'il existe des obstacles au versement des deniers entre les mains du titulaire de l'indemnité, la somme due doit être consignée. Dans ce cas, on procède comme il a été indiqué en D et E, page 490.

6. Dépens à la charge de l'administration.

1° Procédure ordinaire. (Titre IV de la loi du 3 mai 1841).

Certificat de l'ingénieur en chef ;

Ordonnance du magistrat directeur statuant sur les dépens, avec l'état des dépens dressé par le greffier et taxé par le magistrat directeur ;

Aux termes de l'art. 28 de l'ordonnance du 18 septembre 1833, les indemnités de transports allouées au magistrat directeur du jury et à son greffier restent à la charge de l'administration, et ne peuvent entrer dans la taxe des dépens. Ces indemnités, ainsi que celles des jurés et des personnes appelées pour éclairer le jury, sont acquittées comme frais urgents par le receveur de l'enregistrement, sur mandat ou état certifié ou exécutoire du magistrat directeur. Dans les deux cas, l'administration ne paye pas directement, elle rembourse le receveur sur production, par ce dernier, des pièces justificatives. (1)

Le mandat du préfet doit être appuyé des pièces ci-après :

Certificat de l'ingénieur en chef ;

Etats rendus exécutoires par le magistrat ;

(1) (5) Voir les mêmes notes ci-dessus.

6. Dépens à la charge, etc.	Quittances des créanciers réels justifiant le remboursement ; Quittance du receveur de l'enregistrement au bas du mandat de payement. 2° Procédure exceptionnelle. (Titre VII de la loi du 3 mai 1841. Certificat de l'ingénieur en chef ; Ordonnance du président du tribunal civil taxant les dépens ; Quittance donnée par la partie prenante au bas du mandat de payement.
7. Frais accessoires de publication, d'insertion, etc. (Le ministère des avoués étant inutile pour la purge des hypothèques, aucun mandat ne doit comprendre des honoraires pour ces officiers ministériels.	Certificat de l'ingénieur en chef ; Mémoire (T) de l'imprimeur, du directeur du journal, etc. ; Quittance donnée par la partie prenante au bas du mandat de payement.
8. Consignation provisoire dans le cas de prise de possession pour cause d'urgence.	Certificat de l'ingénieur en chef relatant la date de l'ordonnance déclarant l'urgence ; Copie ou extrait du jugement fixant la somme à consigner ; Arrêté du préfet, en double expédition, motivant et prescrivant la consignation provisoire, qui doit comprendre, indépendamment de la somme fixée par le tribunal, les deux années d'intérêts exigées par l'art. 69 de la loi de 1841, Récépissé de l'agent de la caisse des dépôts et consignations.
9. Cessions consenties après la prise de possession pour cause d'urgence.	§ 1er. Si la somme à payer est inférieure à la somme consignée. Les pièces B^1, C^1, D^1, E^1, G^1 et H^1 indiquées ci-dessus, page 491 ; en outre : A^2 Certificat de l'ingénieur en chef mentionnant la somme à payer et établissant le décompte des intérêts ;
9. Cessions consenties, etc.	B^2 Copie ou extrait du traité passé avec le propriétaire dépossédé ; C^2 Arrêté du préfet, en double expédition, rappelant la somme précédemment consignée, ainsi que le numéro et la date du mandat primitif, et ordonnant la conversion en consignation définitive d'une portion de la consignation provisoire égale à la somme due au propriétaire dépossédé. L'arrêté doit en outre expliquer si la consignation est faite à la charge ou non d'inscriptions hypothécaires, et s'il existe ou non d'autres obstacles à la remise des fonds entre les mains du propriétaire dépossédé ; D^2 Déclaration de l'agent de la caisse des dépôts et consignations, constatant que la portion de la consignation provisoire indiquée dans l'arrêté du préfet a été convertie en consignation définitive ; E^2 Déclaration du receveur général constatant le reversement de l'excédant de la consignation provisoire. § 2. — Si la somme à payer est égale à la somme consignée. Mêmes justifications qu'au § 1er ; seulement au lieu des pièces C^2, D^2, E^2, (page 493), on produira : Arrêté du préfet, en double expédition, rappelant la somme précédemment consignée, ainsi que le numéro et la date du mandat primitif, portant décompte des intérêts, et ordonnant la conversion de la consignation provisoire en une consignation définitive. L'arrêté doit en outre expliquer si la consignation est faite à la charge ou non d'inscriptions hypothécaires, et s'il existe ou non d'autres obstacles à la remise des fonds entre les mains du propriétaire dépossédé. Déclaration de l'agent de la caisse des dépôts et consi-

9. Cessions consenties, etc.

gnations, constatant que la conversion de la consignation provisoire en consignation définitive a été effectuée.

§ 3. — Si la somme à payer est supérieure à la somme consignée.

Mêmes justifications qu'au § 1er; sauf les pièces A^2, C^2, D^2, E^2 (page 493), qui seront remplacées par les suivantes :

Certificat de l'ingénieur en chef rappelant la somme précédemment consignée, énonçant la somme définitivement due, établissant le décompte des intérêts et déterminant le solde restant à mandater.

Arrêté du préfet, en double expédition, rappelant la somme précédemment consignée ainsi que le numéro et la date du mandat primitif, portant décompte des intérêts, déterminant le solde à consigner, ordonnant la consignation de ce solde et la conversion de la consignation provisoire en une consignation définitive. L'arrêté doit en outre expliquer si la consignation est faite à la charge ou non d'inscriptions hypothécaires, et s'il existe ou non d'autres obstacles à la remise des fonds entre les mains du propriétaire dépossédé;

Déclaration de l'agent de la caisse des dépôts et consignations constatant que la conversion de la consignation provisoire en consignation définitive a été effectuée;

Récépissé de l'agent de la caisse des dépôts et consignations.

10. Indemnités réglées par le jury après la prise de possession pour cause d'urgence.

Les justifications se règlent, suivant les cas, de la même manière que pour les cessions consenties à l'amiable. Seulement on n'a pas à produire de décision ministérielle autorisant à traiter, et la copie du traité passé avec le propriétaire est partout remplacée par une copie ou un extrait de la décision du jury, à laquelle doit être annexé copie ou extrait de l'ordonnance d'exécution rendue par le magistrat directeur.

11. Subventions aux compagnies pour travaux par voie de concession et de péage.

Les crédits nécessaires pour payer dans les départements les subventions consenties en faveur des entrepeneurs ou des compagnies sont ouverts aux préfets par des décisions spéciales, sur des rapports des ingénieurs en chef constatant l'avancement des travaux et établissant le droit au payement des sommes acccordées.

Le payement de la somme due s'effectue au moyen d'un mandat délivré au nom de l'ayant droit, sur le certificat de proposition de payement de l'ingénieur en chef, relatant la date de la décision qui a ouvert le crédit.

A produire :

1° Certificat de l'ingénieur en chef;

2° Extrait du cahier des charges;

3° Copie ou extrait de la décision ministérielle;

4° Quittance sur le mandat.

Si la subvention est divisée en plusieurs payements, ces pièces sont produites au premier payement d'à-compte et rappelées dans les payements subséquents.

II. — Règlement spécial sur la comptabilité du ministère des travaux publics (28 septembre 1849).

1° Rapport de la commission (Extrait).

La *comptabilité administrative* des dépenses ne date, en France, que de la loi du 25 mars 1817, et les principes n'en ont été bien posés que dans l'ordonnance du 14 septembre 1822. Avant cette époque, le gouvernement ne désirait pas se manifester au dehors, et ne s'était pas mis en mesure de rendre compte au public, ni à lui-même, *du montant réel des dépenses faites*. C'était beaucoup alors, et tout ce qu'on pouvait faire, d'établir le *compte des*

dépenses payées; de là ces réticences déplorables et tardivement révélées, qu'on nommait *arriérés*, *déficits*, et enfin *déchéances*.

Le besoin général de publicité qui s'impose aux gouvernements représentatifs n'a pas permis longtemps qu'on s'arrêtât devant les ombrages et les obstacles qui avaient fait reculer les gouvernements antérieurs. Il a fallu que l'administration nouvelle *perfectionnât ses méthodes de comptabilité*, de manière à pouvoir *rendre compte de tous ses actes*, lorsqu'ils engageaient l'Etat envers des tiers.

De graves empêchements se sont présentés d'abord, non pas seulement dans les ministères où l'on se borne à recevoir et à payer des sommes d'argent, mais surtout dans ceux où l'Etat emploie des matières premières, dirige des constructions, passe des marchés, acquiert et consomme des denrées et des matériaux de toute espèce. Tels sont notamment le ministère de la marine, le ministère de la guerre et celui des travaux publics.

CHAP. Ier. — COMPTABILITÉ DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Considérations générales. — Nous commencerons notre examen par le plus important des deux grands services de ce dernier ministère, par celui qui embrasse toutes les voies de communication de la France. Nous avons reconnu, dès le début de notre tâche, qu'aujourd'hui encore on n'y a pas entièrement triomphé de la difficulté de tout écrire. Le travail des ponts et chaussées se complique d'opérations très diverses, et qu'il est souvent plus facile d'effectuer matériellement que de traduire en chiffres.

Ce n'est pas que les prescriptions législatives et réglementaires aient manqué depuis trente ans à ce grand service; on y a imposé, comme ailleurs, à tous les agents, des *formes d'écritures* et des modèles d'états ou de tableaux au moyen desquels *ils devaient constater toutes les dépenses faites* et en rendre compte à l'administration supérieure. De louables efforts ont été faits, tant par cette administration que par plusieurs des préposés secondaires, pour atteindre ce double résultat; l'ordonnance générale du 31 mai 1838 en a facilité les moyens, en retraçant d'une manière très explicite toutes les règles de la comptabilité des dépenses publiques. Plus tard, un règlement spécial a été rendu, sous la date du 16 septembre 1843, et enfin des circulaires ministérielles ont complété cet ensemble de préceptes, sans qu'aucune impossibilité de fond ni de forme ait été opposée à leur application.

Néanmoins, le 3 février 1848, un inspecteur divisionnaire en tournée adressa au ministre un rapport ayant pour titre : « Observations sur la tenue des attachements qui servent de base *à la rédaction des états de dépenses.* »

Chaque art a ses termes techniques : dans la langue des ponts et chaussées, *l'attachement* est un acte journellement employé pour *constater les travaux faits* pour le compte de l'administration. On l'appelle ainsi, probablement parce que son caractère essentiel est de lier deux intérêts réciproques, celui de l'entrepreneur qui a exécuté les travaux, et celui de l'Etat, qui dès lors en doit le prix. Quoi qu'il en soit, lorsque *l'attachement* a été régulièrement formulé par le conducteur d'un chantier, et ensuite reconnu exact par l'entrepreneur, il devient un *acte synallagmatique*, dont l'importance est facile à concevoir, puisqu'il fixe des droits respectifs. L'administration ne saurait donc mettre trop de soin à ce que ces sortes d'actes soient faits dans les meilleures conditions possibles de *célérité*, *de précision*, *d'authenticité*, *d'exactitude* et même *d'uniformité*.

Malheureusement, le rapport du 3 février 1848 n'annonçait rien de semblable : on y dit textuellement que les ingénieurs en chef des départements ne *s'occupent pas de rechercher si les quantités portées en dépenses sont exactes;* que les ingénieurs ordinaires eux-mêmes ne demandent pas toujours aux conducteurs des *métrages complets et réguliers;* que souvent ces métrages sont rédigés par les conducteurs *d'après les notes du piqueur, qui sont ensuite anéanties.*

« J'ai trouvé dans des états de situation, ajoute l'auteur du rapport, des quantités considérables de terrassements et de dragages *qui n'étaient justifiées par aucun attachement.* Cette manière de procéder pourrait donner lieu aux désordres les plus graves : toute quantité qui n'est pas justifiée par un attachement ne peut être admise dans les comptes.

« Dans le génie militaire, les attachements sont tenus avec une régularité et un ordre parfaits. Aucun métrage n'est omis, et la vérification d'un état est aussi facile après dix années que le jour où il a été rédigé. Tous les attachements sont consignés sur des registres reliés. La même méthode pourrait évidemment être adoptée pour le service des ponts et chaussées. »

Ce rapport excita si vivement la sollicitude du ministre, que le 11 du même mois de février 1848 il institua une commission d'inspecteurs divisionnaires, à l'effet d'organiser, pour tous les services dépendants de son ministère, un *système uniforme d'attachements.*

Mais peu de temps après cette détermination survint la révolution du 24 février. Les changements politiques qui s'ensuivirent eurent naturellement pour effet de suspendre toutes les mesures qui n'avaient qu'un intérêt d'amélioration administrative : néanmoins, il fut possible à la commission de se réunir

quelques mois plus tard; le résultat de ses travaux a été consigné dans un rapport du 11 juillet 1848. On y démontre parfaitement l'irrégularité des moyens employés jusqu'alors pour *constater et pour décrire le montant réel des dépenses faites;* ensuite, la commission propose, comme remède spécifique, *l'amélioration des attachements* sous tous leurs aspects.

Il sera très utile, sans doute, d'exiger que les conducteurs dressent dorénavant ces actes avec plus de ponctualité; qu'ils les inscrivent, non plus sur des feuilles volantes, mais sur des carnets portatifs; que les faits inscrits sur ces carnets *soient liés entre eux* par l'enchaînement des dates; enfin qu'on imprime un *caractère obligatoire* à la tenue de ces carnets, et un *type uniforme* à leur rédaction.

Mais ces mesures particulières n'ont pas paru suffisantes pour réaliser l'amélioration fondamentale que veut atteindre l'arrêté du 20 janvier 1849. Il est indispensable, et heureusement il est possible, de faire beaucoup plus et beaucoup mieux.

Dès qu'une livraison a été reçue par un agent public, dès qu'une portion de travail, dont le prix *se mesure sur une quantité*, est accomplie pour le compte de l'État, il y a *dépense faite;* quand même le payement n'en serait pas effectué, il y a créance ouverte à des tiers contre le trésor.

Une comptabilité administrative n'est facile qu'autant *qu'elle constate tous les faits à mesure qu'ils se réalisent;* elle n'est rassurante qu'autant qu'elle inscrit ces faits sur un registre authentique, et sans possibilité ultérieure d'y être changés; enfin, elle n'est irrécusable qu'autant que chacun des faits enregistrés dans ses descriptions quotidiennes peut être justifié par des pièces probantes.

Toutefois, ce n'est pas encore assez de tant de conditions accomplies. Les faits de comptabilité, immatriculés ainsi dans un livre journal, et avec l'appui d'un corps de preuves, offriront assurément toutes les garanties d'évidence et de vérité désirables. Mais que peut-on conclure de l'exactitude arithmétique d'un nombre infini de faits *considérés isolément?* Pour qu'ils se démontrent par eux-mêmes, il faut nécessairement qu'on puisse les envisager dans leurs *rapports respectifs*, dans leur enchaînement continu et dans leur ensemble complet. Tel est le but où l'on parvient en reportant ces mêmes faits, du livre primitif *où ils ont d'abord été juxta-posés*, au fur et à mesure de leur exécution, dans un autre livre où on les classe suivant leur nature. Ce second registre s'appelle grand livre, en parties doubles, ou sommier, en partie simple.

Il importe de faire remarquer qu'il s'opère ici un *déplacement méthodique des faits;* ils passent d'un livre d'enregistrement purement chronologique dans les divisions d'un classement analytique, où la rectitude du jugement devient indispensable pour fixer l'ordre de matières servant de base à l'ouverture des comptes généraux.

Cette classification raisonnée des opérations, selon le caractère qui leur est propre, a été bien comprise et habilement exécutée par les administrations des finances et de la banque de France, ainsi que les grands ou même les petits établissements du commerce et de l'industrie. Chaque fait qu'on lit *à sa date* sur le journal, on est sûr de le retrouver *au rang qui lui est assigné* dans les comptes du grand-livre, et surtout de l'y retrouver *pur de toute altération ou transformation* mensongère.

Mais hors de ces méthodes, nous n'hésitons pas à le déclarer, le déplacement des chiffres produit la confusion. Au lieu d'être l'histoire des faits, le compte en apparence le mieux aligné peut n'être qu'une fiction; soit que certains fournisseurs tardent à émettre leurs mémoires, soit que les attachements qui constatent les travaux faits par une simple énonciation en laissent incomplète l'expression arithmétique, l'ingénieur chargé de dresser l'état mensuel de situation ne trouve pas, dans les documents qui lui sont transmis, des indications suffisantes. Alors, et pour combler les vides des colonnes du tableau, il les remplit avec ses propres évaluations. Une fois entraîné en dehors de la route de la vérité, on s'en écarte pendant toute l'année. Nulle concordance utile de résultats ne peut plus s'établir entre les trois agents qui prennent part au service de la dépense, c'est-à-dire les hommes d'exécution qui opèrent, les supérieurs qui dirigent, et la comptabilité qui décrit.

Ces graves inconvénients nous ont paru exister, en effet, au ministère des travaux publics. Mais nous avons été heureux de trouver, en même temps, chez les fonctionnaires supérieurs de cette administration, le plus louable empressement à rechercher avec nous tous les moyens d'y mettre un terme. Les procès-verbaux de la commission attestent avec quel soin minutieux ces moyens ont été discutés. Comme ils seront nécessairement reproduits avec détail dans l'instruction particulière qui devra être adressée aux agents d'exécution, nous ne ferons mention, dans ce rapport, que des changements les plus essentiels. Toutes les modifications découlent, au surplus d'une pensée unique, et que nous avons déjà exprimée; nous la résumons en ces termes: *Constater les faits primitifs* de la dépense, *le plus près possible de leur date* et du lieu *de leur réalisation;* les transmettre fidèlement de la base au sommet, sans autre changement *que de les classer* avec régularité *et de les totaliser* périodiquement.

Comptabilité des conducteurs. — Dans l'administration des revenus publics, le premier

préposé à la réalisation des recettes est toujours un *comptable*, qui a dû, au moyen d'un certain noviciat, être mis à portée d'établir, soit par l'application du tarif, soit par des décomptes spéciaux, *le droit de l'Etat* contre les redevables. Mais dans l'administration des dépenses du budget, les préposés de l'ordre inférieur, bien que suffisamment pourvus de l'habileté requise pour constater un fait primitif de service exécuté, peuvent quelquefois ne pas réunir toutes les connaissances nécessaires *pour liquider le montant définitif des droits acquis contre l'Etat* à ses créanciers, c'est-à-dire aux fournisseurs et entrepreneurs.

C'était une première difficulté relativement aux conducteurs des ponts et chaussées, mais on est parvenu à la résoudre en subordonnant leurs calculs préalables à la révision ultérieure des ingénieurs d'arrondissement, et même, dans certains cas, à la sanction définitive de l'ingénieur en chef.

D'autres observations se sont encore produites devant la commission. Personne n'ignore que ce sont les conducteurs qui, par la force des choses, exercent l'action la plus immédiate sur l'exécution matérielle des travaux, et qui, par leur présence journalière sur les chantiers, sont le mieux à portée de *constater l'accomplissement plus ou moins régulier du service;* mais on aperçoit qu'il peut être embarrassant de surveiller les travaux à travers le mouvement des ateliers, et d'établir, à tête reposée, les calculs de la dépense faite.

Aggraver ainsi les attributions des conducteurs, nous a-t-on dit, ce sera s'exposer à plus d'un mécompte. Ce qu'on aura cru gagner pour l'ordre, en leur imposant de nouvelles écritures, on le perdra sur le temps qu'ils auraient pu passer dans les chantiers, où leur surveillance incessante est le premier besoin du service.

Ces objections étaient sérieuses, et elles ont été longuement discutées dans la commission; mais, après un débat approfondi, dans lequel on a cité plusieurs exemples des usages déjà pratiqués, nos craintes se sont entièrement dissipées. On nous a démontré que la surveillance active du conducteur sur les chantiers se conciliait très bien avec quelques écritures d'ordre qu'il tenait déjà chez lui, d'une manière moins satisfaisante, dans ses heures de repos. Nous avons même accepté la supposition très plausible qu'en prenant l'habitude de se rendre compte à lui-même plus exactement, il en deviendrait plus apte à surveiller les travaux, mais surtout que la participation plus régulière que prendrait le conducteur au travail administratif augmenterait son importance auprès des ouvriers et à ses propres yeux: double influence qui doit tourner à l'avantage de l'administration.

Voici donc dans quelle mesure et sous quelles garanties nous proposons de régler la participation des conducteurs des ponts et chaussées dans les opérations de comptabilité.

Chacun de ces agents sera muni d'un livre de forme portative pour le service actif, et d'une dimension plus grande pour le service sédentaire : ce livre recevra le titre de *Journal* ou *Carnet d'attachements;* il contiendra, sur la page de gauche, le libellé des opérations et leurs résultats en quantités et en deniers, et, en regard de chaque fait, sur la page de droite, les croquis, dessins, tracés graphiques et renseignements de toute nature qui fixent la mémoire sur les diverses circonstances du service; il remplacera ainsi, par un seul livre de poche ou par un registre élémentaire, une multitude de feuilles volantes sans liaison, sans ordre et sans exactitude. Déjà, dans quelques départements, et surtout dans celui de la Seine, l'usage des carnets avait été suggéré par les nécessités du service; mais, d'une part, cet usage n'était que facultatif et livré à des combinaisons multiformes; d'un autre côté, aucun des nombreux carnets qu'on avait essayés jusqu'alors ne pouvait répondre aux besoins mieux compris d'un *enchaînement méthodique* et d'une *authenticité* d'écritures qui dérivent de l'importance attachée désormais à *la constatation primitive* de la dépense *par les conducteurs*. Nous avons donc eu à déterminer, pour ainsi dire *à priori*, la contexture et la substance, le fond et la forme de ce journal unique et rudimentaire.

Il est bon d'ajouter incidemment que la tenue obligatoire d'un pareil livre devra s'étendre jusqu'aux piqueurs ou surveillants qui pourraient être placés à la tête d'un atelier, sous les ordres du conducteur. Dans ce dernier cas, toutefois, ce préposé dirigeant devra reprendre sous sa responsabilité, et *rapporter sur son journal*, les écritures tenues par les piqueurs ses auxiliaires.

On ne doit pas s'arrêter ici aux formalités de détail qui ont été prévues pour que le journal ou carnet répondît sur tous les points à sa nouvelle destination; il suffira de dire que nous avons été puissamment secondés dans ce travail par l'expérience des ingénieurs des ponts et chaussées, et, de plus, qu'à dater du 1er juin 1849, M. l'ingénieur en chef de la Seine a fait expérimenter dans son département l'usage de ce journal ou carnet, la tenue de tous les autres livres et la rédaction des états dont l'adoption doit compléter l'application d'un régime nouveau pour les deux premiers degrés du service. Si cet essai faisait reconnaître la nécessité de quelques modifications, on pourrait les introduire au moment même de la mise en pratique générale et définitive de ces divers modèles.

Il importait que le livre que nous donnions pour base à toutes les énonciations ultérieures de la comptabilité ne pût être ni altéré, ni perdu. C'est dans cette vue qu'une instruction

placée en tête du carnet statue que tous les exemplaires seront délivrés par l'ingénieur en chef aux ingénieurs ordinaires; que ceux-ci en paraferont les pages avant de les remettre aux conducteurs et aux piqueurs; que ces agents ne devront jamais s'en dessaisir, si ce n'est pour les rendre à l'ingénieur, quand ils auront été remplis; enfin, que cet ingénieur leur en remettra de nouveaux et conservera les anciens dans les archives de ses bureaux.

Nous avons cru devoir ajouter la dénomination de *Journal* à celle de *Carnet*, bien que la dernière seule fût usitée chez les conducteurs. Ils comprendront mieux que la tenue de ce livre est une *obligation quotidienne*, et son titre même leur apprendra que c'est un document de comptabilité, qui les engage étroitement vis-à-vis de l'administration. L'instruction préliminaire porte d'ailleurs textuellement que « chaque agent est responsable de toutes les indications qu'il consigne sur son carnet. »

Une question délicate s'est présentée à cette occasion. On s'est demandé si l'importance qui sera donnée aux chiffres portes sur les journaux des conducteurs n'exposerait pas l'administration aux conséquences de toutes les omissions, méprises, négligences ou erreurs de ces agents secondaires, la responsabilité dont parle l'instruction n'ayant pas même pour appui la garantie d'un cautionnement.

Cette appréhension, bien approfondie, n'avait pas toute l'importance qu'elle semblait offrir au premier aspect. D'abord, il faut distinguer dans le service des ponts et chaussées deux catégories de travaux essentiellement différentes, les travaux à *l'entreprise* et les travaux *en régie*.

Pour les premiers, le marché ou l'adjudication qui déterminent le montant de la dépense ont été passés par d'autres agents que les conducteurs. Ceux-ci n'ont à intervenir que pour vérifier incessamment si chaque entrepreneur remplit avec exactitude les conditions qu'il a souscrites; ils constatent, pendant tout le cours des ouvrages, la qualité des matériaux employés, et seulement à de certains intervalles le degré d'avancement de ces mêmes travaux. Cette constatation des droits acquis sert, il est vrai, de règle *aux payements* des *à-compte*, et, sous ce rapport, les irrégularités des conducteurs pourraient mettre l'administration à découvert; mais, outre que celle-ci *retient toujours un dixième* pour sa garantie, jusqu'à ce que la totalité des travaux ait été terminée, le dernier à-compte n'est jamais payé *qu'après une réception définitive de l'ensemble* de l'entreprise par l'autorité supérieure. Enfin, il doit toujours être dressé de cette réception un procès-verbal authentique, au bas duquel sont apposées les signatures du conducteur, de l'entrepreneur, d'un ingénieur ordinaire et de l'ingénieur en chef.

On voit par là qu'en ce qui concerne les travaux à l'entreprise, les mentions du journal ou carnet tenu par les conducteurs ne sauraient exposer l'administration à des mécomptes préjudiciables. D'ailleurs et par surcroît de prévoyance, tant vis-à-vis d'eux que relativement aux prétentions d'un intérêt adverse, il a été inséré dans l'instruction préliminaire une clause ainsi conçue :

« Les dépenses qui figurent sur les carnets « *ne sont portées en compte* qu'autant qu'elles « sont ensuite *admises* par les ingénieurs. *L'ins-* « *cription sur le carnet ne constitue pas titre* « *pour les entrepreneurs.* »

Cette clause préservatrice est commune à tous les genres de dépenses, sans exception. Elle s'applique donc plus utilement encore *aux travaux en régie*, puisque, pour ceux-ci, le conducteur exerce sur le montant de la dépense une action plus directe que pour les travaux à l'entreprise.

Les évènements extraordinaires dont nous avons été témoins depuis dix-huit mois n'ont pas toujours laissé au gouvernement la possibilité de choisir les meilleurs procédés pour les grands travaux qu'il a dû faire exécuter d'urgence; soit que ces travaux aient été quelquefois d'une nature telle qu'il eût été impossible de les confier à des entrepreneurs, soit que les entrepreneurs n'eussent pas osé s'en charger, force a été de recourir fréquemment à l'expédient des *travaux en régie*. D'ailleurs, en temps ordinaire, ce mode d'action n'est pas tellement dénué de certains avantages qu'on ne dût quelquefois le préférer, dans l'intérêt même du trésor, aux travaux par entreprise. La régie, en effet, peut épargner à l'État les gains souvent trop considérables de tel ou tel entrepreneur. Elle assure, dans certaines circonstances, une exécution plus consciencieuse, plus appropriée à l'urgence du travail; enfin, elle permet aux ingénieurs de traiter directement avec des tâcherons : or ceux-ci, n'ajoutant pas à la juste rémunération de leur travail et de leurs fournitures les bénéfices aléatoires de la spéculation, offrent à l'État une véritable économie sur le prix total de revient.

Malheureusement, le procédé de la régie directe prive l'administration de l'incontestable avantage des allègements de prix qui peuvent résulter des adjudications au rabais. A part même ce préjudice, le trésor est obligé de se mettre beaucoup plus à découvert pour une régie que pour une entreprise. Il doit avancer des fonds au régisseur, afin que celui-ci puisse solder, chaque jour ou chaque semaine, toutes les dépenses courantes; autrement, il y aurait discrédit, renchérissement, interruption et désordre dans le service.

Les règlements limitent, il est vrai, à 20,000 francs chaque avance de fonds, et ils exigent que le chef d'une régie justifie au

payeur du trésor, par des pièces régulières, l'emploi qu'il a fait de la dernière somme reçue avant de pouvoir en toucher une nouvelle.

Mais ces palliatifs ne font pas disparaître l'inconvénient de transformer en agent comptable un conducteur de travaux qui ne présente aucune garantie pécuniaire. Les dangers de cette gestion sans gage, outre qu'ils sont inquiétants pour l'État, le deviennent aussi pour le régisseur, qui est obligé de garder les fonds. Quelquefois il n'a d'autre abri qu'une auberge accessible à tout venant, ou une baraque construite exprès pour son usage au milieu même de son chantier.

Si, par un heureux hasard, les ateliers se trouvent peu éloignés de la résidence d'un ingénieur, les conducteurs le prient de garder leurs fonds. Alors s'établit chez ce fonctionnaire une sorte *de dépôt central d'espèces* pour les besoins de son arrondissement. Ainsi l'ingénieur, à son tour, *se transforme en un caissier*, et confond dans la même main les fonds de différentes régies qui existent dans son voisinage. Ce mode de service intervertit les rôles, déplace les responsabilités, et entrave la régularisation des comptes.

Ajoutons que le délai accordé au conducteur pour produire les pièces qui justifient l'emploi *d'une avance reçue* n'est que de trente jours. Si ce délai n'a pas été suffisant, le payeur est en droit de refuser les fonds pour une nouvelle avance. Alors le régisseur *se retire les mains vides,* et le service s'arrête faute d'argent.

Telle est la série d'embarras que présentent les travaux en régie, et spécialement *les avances de fonds* qui en sont la conséquence obligée : ils ont été blâmés par le trésor, par les ingénieurs et par la cour des comptes, chacun à son point de vue. Mais que devait-on faire contre des obstacles qui dérivent de la nature même des choses? Tout l'effort de la prévoyance ne peut tendre qu'à les atténuer. On a vu que, dans certains cas, les travaux par régie peuvent être avantageux à l'État, et que, dans d'autres circonstances, ce mode de service est le seul qui soit praticable. La commission n'avait donc pas la possibilité de trouver des remèdes pour chacun des inconvénients qui viennent d'être signalés. Elle se borne à recommander de n'employer le procédé de la régie que quand celui de l'adjudication sera évidemment préjudiciable ou impossible.

Au surplus, les avances de fonds deviendront désormais moins nécessaires pour les ingénieurs, moins compromettantes pour le trésor et moins embarrassantes pour les régisseurs, attendu que, pour tous, *une connaissance plus rapide des véritables besoins du service* résultera naturellement de la transmission hiérarchique des faits de comptabilité. La nomenclature seule des divers tableaux ou états que doit dresser chaque conducteur suffira pour faire comprendre jusqu'à quel point cette transmission successive des faits pourra être fréquente, complète et favorable à la bonne administration.

La commission a discuté un à un chacun des modèles dont il s'agit. Ils sont au nombre de treize, savoir :

N° 1. — Le journal ou carnet d'attachements.

N° 1 *bis*. — Le carnet des *avances de fonds* reçues pour les travaux en régie, avec l'inscription des sommes *de la main même du payeur*.

N° 2. — La feuille spéciale d'attachements pour les journées d'ouvriers employés en régie.

N° 3. — Le procès-verbal de réception des matériaux dressé, comme nous l'avons dit, par un ingénieur, et accepté ou contredit explicitement par l'entrepreneur intéressé.

N° 4. — La feuille particulière des repiquages (ce relevé est nécessaire pour constater les frais de l'entretien des *routes pavées*).

N° 5. — Le sommier du conducteur.

Ce registre présente le *classement méthodique des faits de dépense*, qui sont portés sur le journal ou carnet *dans un ordre purement chronologique* (1).

Le conducteur ouvre des comptes sur ce sommier à tous les articles de la sous-répartition qui limitent le maximum de la dépense autorisée, et il y reporte successivement en regard les dépenses qu'il a faites, d'après les inscriptions de son journal ou carnet

N° 6. — État des travaux exécutés en régie à la tâche.

C'est un détail nominatif des tâcherons et de leurs travaux faits (sommairement enregistré sur le journal ou carnet d'attachements).

N° 7. — Décompte des cantonniers.

C'est un relevé mensuel de ceux qui ont été employés, indiquant leur prix de journée, la somme due à chacun d'eux, et le total pour chaque route.

Ces décomptes sont soumis à l'ingénieur, qui réunit tous ceux de son arrondissement dans un seul état n° 11.

N°s 8, 8 *bis* et 9. — Trois états de situation mensuelle de tous les services confiés à la surveillance ou à la direction des conducteurs, les deux premiers concernant les travaux d'entretien, le troisième les travaux neufs ou de grosses réparations (nous reviendrons tout à l'heure sur ces états).

Annexe de 8, 8 *bis* et 9. — Métré partiel et détaillé des travaux faits sur chaque portion de route déterminée.

Des états de cette forme doivent être joints

(1) *Voir* plus loin, à propos des états 8 et 9, quelques observations qui sont également applicables au sommier n° 5.

à chaque situation mensuelle, *comme preuve des résultats de métrage,* qui n'y sont portés qu'en somme totale.

Nº 10. — Bordereaux des pièces adressées à la fin de chaque mois par les conducteurs à l'ingénieur de leur arrondissement.

Comme ces pièces auront, dans le nouveau système, *un caractère de documents de comptabilité*, on a jugé nécessaire de les faire spécifier dans un bordereau récapitulatif, afin d'être mis sur la voie de réclamer celles dont la production serait omise.

Les différents tableaux ou états dont on vient de donner l'énumération ne font que suppléer, avec d'utiles modifications, d'autres états du même genre qui sont actuellement fournis, tous les mois, par chaque conducteur; on s'est contenté d'en améliorer les formules, de manière à composer un ensemble d'informations en quelque sorte solidaires, c'est-à-dire qui s'appuient les unes sur les autres. Il suit de cette nouvelle nomenclature raisonnée que la confection de ces états perfectionnés fera mieux comprendre aux conducteurs le but et la portée de leurs propres travaux, mais n'ajoutera pas une trop grande surcharge à l'ensemble des obligations qu'ils avaient précédemment à remplir.

Les états nºˢ 8 et 9, sur lesquels nous nous sommes réservé quelques remarques particulières, reproduisent l'universalité des faits que le conducteur avait d'abord enregistrés, jour par jour, sur son journal ou carnet d'attachements; mais ils les reproduisent sous des classements envisagés au point de vue de la comptabilité ou de l'administration; ils décomposent ces faits par crédits ouverts, par catégories de dépenses, par travaux d'entretien et travaux neufs, par travaux à l'entreprise et travaux en régie; en définitive, ces états exigent que le conducteur, pour les bien dresser, se rapproche du rôle d'administrateur et de comptable. Ici reparaît encore l'objection déjà élevée sur l'insuffisance de l'instruction de quelques-uns de ces agents. Nous avons dit comment nos craintes à cet égard avaient cédé aux explications qui nous ont été données par des ingénieurs expérimentés. Ces explications se sont trouvées très heureusement confirmées par un rapprochement qui a été fait plusieurs fois, sous les yeux de la commission, entre tous les modèles de registres, états et tableaux que devra dresser chaque conducteur. Les cadres et les titres des colonnes sur l'état mensuel sont autant de questions si clairement posées, que le conducteur peut y répondre sans nulle hésitation. On va plus loin : il y répondra vraisemblablement sans se tromper, ou du moins il sera bientôt averti qu'il se trompe *par quelque défaut de concordance entre les divers résultats;* en effet, les opérations classées dans les états nºˢ 8 et 9 seront déjà contenues, sous forme d'enregistrement quotidien, sur le carnet d'attachements, et enfin seront contradictoirement développées par les détails portés sur les tableaux auxiliaires. En résumé, on doit conclure que cette tâche donnée au conducteur n'exigera pas plus de quelques heures par mois, lorsque plusieurs épreuves l'auront familiarisé avec l'emploi des modèles nouveaux. Certes, ce ne sera pas acheter trop chèrement l'immense avantage de pouvoir donner pour base à la comptabilité des dépenses *les faits primitifs et réels du service* (non plus évalués par des ingénieurs qui ne les connaissaient que tardivement et par des intermédiaires mal informés, mais constatés jour par jour, colligés, certifiés et classés par les agents même qui ont effectué ou fait effectuer sous leurs yeux les travaux et les dépenses.

Comptabilité de l'ingénieur ordinaire. — Jusqu'ici les faits élémentaires du service n'ont encore été recueillis que par subdivisions locales et par les soins des conducteurs. Il s'agit maintenant de réunir ces informations de différentes sources dans une première centralisation : telle est la tâche des ingénieurs ordinaires. Ces agents sont d'autant plus capables de rassembler les matériaux dont se composera la description des dépenses faites sous leur direction, qu'ils ont dû donner préalablement aux conducteurs de leur circonscription les ordres et les instructions nécessaires pour l'exécution de tous les travaux. D'ailleurs, on a pu voir que les ingénieurs conservent toujours la haute main sur l'accomplissement régulier de tous les détails du service, et que plusieurs pièces de la comptabilité élémentaire ne sont valables qu'autant que l'exactitude en est attestée par leur signature apposée au bas de ces pièces.

Écritures. — La commission a réglé l'intervention des ingénieurs ordinaires dans tout ce qui concerne la comptabilité, en arrêtant la formule des tableaux qu'ils auront à dresser et des registres qu'ils devront tenir; la simple nomenclature de ces registres et des tableaux de développements suffira pour montrer que cette intervention, quoique rendue plus efficace, sera dorénavant très simplifiée.

Les modèles ou formules sont au nombre de dix, savoir :

Nº 11. — Décompte mensuel des sommes dues à tous les cantonniers de l'arrondissement.

C'est la reproduction totalisée des décomptes partiels, nº 7, qui auront été adressés à l'ingénieur par tous les conducteurs sous ses ordres. Il certifie l'exactitude de ce relevé.

Nº 12. — Rôle des journées d'ouvriers employés pour travaux en régie.

C'est aussi la reproduction totalisée des états partiels, nº 2, qui auront été fournis par les

conducteurs; même remarque que pour le décompte n° 11.

N° 13. — Livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire.

Le modèle de ce registre a donné matière à de longs débats dans la commission : fallait-il le considérer *comme un journal*, c'est-à-dire comme le récit quotidien des faits de sa gestion? Mais si on examine bien la nature des fonctions qu'exerce l'ingénieur, on voit qu'elles consistent à surveiller et à diriger, plutôt qu'à opérer lui-même. Il ne doit donc pas avoir des renseignements journaliers à consigner sur son livre de comptabilité.

La commission en a conclu *que ce ne serait pas un journal*. Tous les faits du service devront nécessairement y être mentionnés; mais ils le seront d'après les renseignements qui auront été fournis à des époques déterminées par les différents conducteurs. Ce sera donc un sommier ou *livre de classement méthodique*, où viendront se grouper, non seulement par ordre de dates, mais surtout *par ordre de matières*, tous les documents que l'ingénieur aura reçus pendant la période d'un mois (1).

N° 14. — Etat sommaire des dépenses à la fin de chaque mois.

Nous avons pris soin de faire concorder la contexture de ce tableau avec celle du modèle n° 13, afin que l'état mensuel ne fût qu'*un relevé des additions du livre de comptabilité*.

N° 15. — Procès-verbal de réception provisoire des travaux exécutés par tel ou tel entrepreneur, conformément à son devis.

N° 15 *bis*. — Procès-verbal de réception définitive.

N° 16. — Certificat de ce qui peut être payé à chaque entrepreneur, selon l'état d'avancement de ses travaux.

N° 16 *bis*. — Décompte des ouvrages exécutés et de la situation des fonds, pour être annexé aux deux états qui précèdent.

N° 17. — Certificat de ce qui peut être payé à toute autre personne qu'un entrepreneur. (Il faut au bas l'approbation de l'ingénieur en chef.)

Ces cinq modèles s'expliquent par leur titre, et ne doivent donner lieu à aucune observation.

N° 18. — Bordereau des pièces remises au payeur *pour justifier l'emploi des avances reçues* par un régisseur comptable.

C'est ici le lieu de rappeler ce qui a été dit plus haut sur les difficultés que présentent les travaux en régie. La formule du bordereau n° 18 a été soigneusement étudiée, dans le but d'atténuer autant que possible les inconvénients de ce mode de service.

N° 19. — Etat trimestriel des indemnités de terrains et des dépenses diverses, qui auront été réglées avec l'approbation du préfet dans une forme nouvelle.

N° 20. — Situation définitive des crédits ouverts à chaque ingénieur et des dépenses qui ont été faites dans sa circonscription à l'époque du 31 décembre.

Comme les états n°s 19 et 20 sont l'expression de plusieurs changements qu'il s'agit d'introduire dans la comptabilité administrative, on s'abstient ici d'observations particulières sur ces deux états; mais on se réserve de traiter à part et avec détail les questions auxquelles ils se rapportent.

Remontons d'abord à une question incidente qui a été soulevée et résolue à propos du livre de comptabilité n° 13, que devra tenir l'ingénieur ordinaire. Celui-ci fait quelquefois, par lui-même, certaines dépenses autorisées, et l'on a demandé, à ce sujet, s'il ne devrait pas tenir un journal de ses propres opérations. Nous ne l'avons pas cru, et voici nos motifs : Placé entre l'ingénieur en chef et les conducteurs, l'ingénieur ordinaire ne fait que diriger ceux-ci dans l'accomplissement de leur service; les comptes qu'il reçoit d'eux, il les transmet à l'ingénieur en chef; son rôle est donc celui d'un *intermédiaire*, et non celui d'un agent direct de la dépense. Il serait regrettable de lui donner un caractère mixte, en considération de quelques cas exceptionnels. Nous avons pensé que, pour ces faits, d'ailleurs assez rares, il pourrait préposer celui des conducteurs qui est le plus à sa portée et lui faire consigner sur son carnet d'attachements toutes les dépenses de l'espèce. Par cet expédient, on rentre dans l'uniformité de la règle, qui veut que tous les faits de dépenses *partent du dernier degré de l'échelle administrative*, pour remonter ensuite jusqu'au sommet par des transmissions hiérarchiques, graduellement centralisées.

Comptes annuels. — Jusqu'ici l'ingénieur ordinaire avait à rendre un compte annuel de toutes les dépenses qui avaient été faites sous sa direction, et ce compte formait ordinairement plusieurs gros volumes du format atlas, contenant des renseignements circonstanciés et des chiffres détaillés par entreprise ou par régie.

Ce travail, qui reproduisait, avec leurs développements les plus minutieux, chacun des actes effectués par tous les préposés des ponts et chaussées, était une transcription textuelle, sous une nouvelle forme, de tout ce qui avait été écrit, dans le cours de l'année sur les documents divers et épars de la comptabilité précédente. Il ne fallait pas moins d'un labeur extraordinaire et forcé de trois

(1) On ne peut développer ici tout ce qui a motivé les nouvelles formes adoptées pour la tenue de ce registre; mais les procès-verbaux des séances de la commission sont annexés à ce rapport, et on pourra y puiser tout ce qu'il sera nécessaire de reproduire dans les instructions administratives.

ou quatre mois, qui détournait les ingénieurs des chantiers, et obligeait les employés de leurs bureaux à recommencer, par des résumés analytiques, toutes les descriptions partielles consignées dans le cours de l'année sur les feuilles multipliées et détachées qui avaient disséminé jusqu'alors les nombreux résultats de ces grands comptes annuels. Ce mode, compliqué de doubles écritures, suffirait seul pour démontrer l'impuissance du système antérieur, qui condamnait toute l'administration à refaire des enregistrements successifs trop mal établis sur les lieux pour avoir tenu constamment à jour la situation des services, et pour permettre de la reproduire facilement, à la fin de l'année, d'une manière complète et instantanée, par la simple totalisation des comptes ouverts au sommier ou grand-livre des ingénieurs. Telle sera, nous n'en doutons pas, la conséquence du nouveau régime proposé, que les registres des divers agents d'exécution présenteront un compte tout fait et tout démontré, pour chaque journée, pour chaque mois, pour chaque année, et que les volumes, dont la rédaction dérobe au service actif une si grande partie du temps et des soins des préposés extérieurs, seront avantageusement remplacés par des états de quelques pages ayant toujours pour base et pour preuves les livres de la comptabilité courante, et les justifications spéciales qui les appuient. De telle sorte, enfin, qu'il sera facile, par suite de l'enchaînement continuel des écritures, des pièces et des états périodiques, de reviser annuellement tous les faits du service, jusque dans leurs moindres détails, sans les remanier une seconde fois et sans les recopier, les uns après les autres, dans un compte final, qui ne doit en présenter que l'expression la plus concise et la plus générale.

Au surplus, avant de proposer la suppression de cette lourde tâche, accumulée à la fin de chaque année, nous avons dû nous enquérir de l'usage qui avait été fait, jusqu'à ce jour, de ces trois laborieux documents destinés à retracer séparément les opérations relatives : 1° aux travaux d'entretien, 2° aux travaux neufs et de grosses réparations, 3° au service départemental. Les recherches que nous avons faites à ce sujet, soit auprès du ministère de l'intérieur, soit auprès des préfectures, soit au ministère des travaux publics, nous ont appris que les comptes relatifs aux travaux d'entretien et au service départemental n'étaient presque jamais consultés, ni par les conseils généraux, ni par les commissions créées en vertu de l'ordonnance du 10 mai 1829, ni enfin par les bureaux de l'intérieur, et qu'ils demeuraient ordinairement déposés, *sous l'enveloppe de leur envoi*, dans les archives publiques ; enfin que le volume relatif aux travaux neufs et aux grosses réparations était revu, dans quelques-uns de ses articles, par un vérificateur de la comptabilité des ponts et chaussés.

Après avoir pris l'avis du directeur de la comptabilité du ministère de l'intérieur, et celui du directeur de la comptabilité des travaux publics, nous avons arrêté, de concert avec eux, la simplification de ces trois modèles, et la forme considérablement réduite qu'il a paru utile de leur donner.

Autorisation trimestrielle de diverses dépenses. — Cette étude approfondie des superfluités introduites dans la formation des comptes annuels nous a conduits à remarquer qu'une correspondance très active était stérilement entretenue, par les ingénieurs, les préfets et l'administration des ponts et chaussées, sur une multitude d'articles de dépenses de matériel et de personnel qui n'avaient aucune importance, et qui exigeaient, pour de très faibles sommes, des rapports détaillés, des demandes d'autorisation et des approbations directes du ministère. Nous avons pensé qu'il convenait de déléguer aux préfets le soin d'autoriser immédiatement une partie de ces frais accidentels, sauf à faire régulariser leurs décisions par des états trimestriels contenant ces menues dépenses, et qui seraient, seulement tous les trois mois, transmis au ministre responsable. Cette forme de liquidation, plus simple et plus rapide, a été adoptée après une longue discussion, à laquelle ont pris part les principaux chefs du ministère, et il a été décidé qu'elle serait appliquée aux divers articles dont la nomenclature est jointe au présent rapport. Cette mesure d'ordre permettra d'exercer un contrôle plus sûr et plus prompt sur ces emplois exceptionnels de fonds, de ne plus en retarder l'exécution par des lenteurs inutiles, et de ne plus en compliquer la vérification en la confondant avec celle des comptes annuels. C'est pour assurer la régularité de tous les détails de cette simplification du service, que nous avons prescrit aux ingénieurs la formation de l'état n° 19 précédemment relaté.

Comptabilité des ingénieurs en chef. — L'ingénieur en chef commande et surveille, mais ne crée personnellement aucune œuvre matérielle, si ce n'est par les conseils de son intelligence et par la puissance de sa volonté ; il est l'âme du travail dont la direction lui est attribuée ; il donne la vie au service et imprime seul le mouvement à tous ses agents d'exécution. Représentant direct du ministère dont il reçoit et fait appliquer la pensée, il assume toute la responsabilité de la gestion des subordonnés auxquels il délègue les travaux matériels ou administratifs de sa circonscription. Sa comptabilité doit donc embrasser l'universalité des opérations consommées et

personnifier en son nom chacun des actes émanés de son initiative. Tous les ordres partent de lui, s'accomplissent sous son contrôle, se soumettent à sa sanction, et retournent à leur source par la centralisation des résultats et de leurs pièces justificatives, chez ce chef supérieur, qui les communique à la préfecture, pour être transmis au ministère. Il forme ainsi, sur le théâtre même de l'action, le dernier et le principal anneau de cette chaîne d'écritures et de preuves qui commence au premier degré des préposés inférieurs, pour remonter de grade en grade jusqu'à l'autorité la plus élevée dans la hiérarchie administrative.

Les faits journaliers étant successivement consignés sous les yeux dans les livres élémentaires des conducteurs, et déjà résumés par mois, avec sa coopération, dans ceux des ingénieurs ordinaires, dont les développements demeurent toujours à sa disposition, il ne lui reste plus qu'à récapituler les états mensuels de ces derniers dans un sommier ou livre de comptabilité. Ce livre expose toute la situation de son service, et sert de base aux comptes qui sont périodiquement adressés au ministre par l'entremise des préfets.

Écritures. — Les écritures de l'ingénieur en chef se résument en deux registres : le premier, sous le titre générique de livre de comptabilité, rapproche les actes consommés par ses subordonnés des crédits spéciaux ouverts aux chapitres du budget, en suivant toutes les phases de la dépense autorisée, liquidée, ordonnancée, mandatée, et soldée depuis l'autorisation législative jusqu'au payement définitif ; le second ouvre un compte à chaque entreprise et en suit l'exécution dans tous ses degrés, depuis l'adjudication publique jusqu'à l'entier accomplissement des clauses et conditions qui y ont été stipulées entre l'Etat et les parties.

Ces deux registres sont compris dans la nomenclature générale des modèles arrêtés par la commission sous les nos 21, 22 et 22 *bis* ; les documents qui les suivent ne sont plus que des états extraits de leurs inscriptions successives et méthodiquement classées, pour éclairer, à toutes les époques, l'administration locale ou le ministre sur la marche et la situation des différentes parties du service, savoir :

N° 23. — Situation mensuelle et sommaire des crédits et des dépenses.

Cette pièce, destinée à l'administration supérieure, présente les opérations de tous les ingénieurs avec les divisions du budget et indique, par aperçu, les dépenses à faire.

N° 24. — Etat continuatif mensuel.

Ce second état est dressé seulement après l'expiration de l'année courante, pour y recueillir les opérations complémentaires de chaque exercice exécutées dans les premiers mois de l'année suivante.

N° 25. — Etat du personnel.

N° 26. — Mandat de payement.

N° 27. — Bulletin de délivrance de mandats.

N° 28. — Bordereau journalier des mandats émis.

Ce bordereau doit être remis au payeur, à la fin de chaque journée, par l'ingénieur en chef devenu *sous-délégataire* des ordonnances de délégation délivrées au nom du préfet. Nous expliquerons ultérieurement les motifs de cette importante modification proposée dans les formes actuelles du mandatement local des dépenses.

N° 29. — Bordereau mensuel des mandats émis.

Ce bordereau sera remis, à la fin de chaque mois, au préfet, pour lui rendre compte de l'usage que l'ingénieur en chef a fait des crédits de délégation qui lui ont été sous-délégués ; nous réitérons ici la réserve des explications annoncées à l'article précédent.

N° 30. — Etat des émoluments et frais des agents soumis à la retenue de la caisse des retraites.

N° 30 *bis*. — Même état pour les agents non soumis à la retenue.

Ces deux documents, nécessaires à l'administration centrale pour assurer l'exactitude de ses décomptes de services personnels, seront accompagnés des états trimestriels dressés sous le n° 19 par les ingénieurs ordinaires, pour les indemnités de terrains et de dépenses diverses dont l'approbation doit être déléguée au préfet.

N° 31. — Résumé de la situation, au 31 décembre, des dépenses dont l'ingénieur en chef rend un compte personnel.

Ce tableau récapitule les opérations qui ont été exceptionnellement exécutées sous la direction immédiate de l'ingénieur en chef.

N° 32. — Situation définitive des crédits et des dépenses au 31 décembre.

N° 33. — Etat final des dépenses, des ordonnances, des mandats de payement et des restes à payer au 31 décembre.

Ces deux comptes définitifs complètent la série des tributs de résultats que l'ingénieur en chef doit au ministère pour lui démontrer tous les faits accomplis dans la circonscription de son service pendant le cours de chaque exercice.

N° 34. — Tableau sommaire des mandats délivrés pendant l'année sur les entreprises en cours d'exécution.

Ce dernier renseignement est produit au payeur du trésor, qui le transmet à la cour des comptes pour faciliter le contrôle, sur les ouvrages de longs cours, de l'accomplissement régulier de toutes les obligations imposées à chaque entrepreneur jusqu'à l'achèvement des travaux.

A. — Projet de budget des dépenses de chaque exercice.

B. — Projet de sous-répartition des fonds du budget.

Ces deux modèles, consacrés par un long usage, n'ont éprouvé que de légères modifications, qui ont pour but d'en rendre la rédaction plus claire et plus facile; ils contiennent les propositions faites au commencement de chaque année, par le préfet et par l'ingénieur en chef, pour la répartition des ressources du budget local.

N° 35. — Situation au dernier jour du mois.

Cet état récapitulatif des ordonnances et des mandats, arrêté à la fin de chaque mois par le préfet et transmis au ministère, se rattache, par une comparaison sommaire établie dans sa nouvelle rédaction, aux résultats contenus dans l'état n° 23 produit par l'ingénieur en chef.

Modification proposée dans la délivrance des mandats de payement. — L'administration des ponts et chaussées est, de tous les services publics, celui qui réclame du trésor des avances de fonds les plus fréquentes et les plus considérables; il est le seul qui emprunte habituellement des secours pécuniaires plus ou moins importants à ses régisseurs ou à ses entrepreneurs, et qui ait officiellement stipulé les conditions de ces prêts facultatifs dans les clauses du cahier des charges arrêté par le ministre. Ce grand service se crée ainsi des ressources indépendantes des deniers de l'Etat par l'entremise de ses ingénieurs, souvent même au delà des délégations ministérielles, et quelquefois aussi avant l'autorisation législative. Ces stipulations abusives, dont l'emploi avait été expressément interdit à tous les ordonnateurs par l'art. 41 du règlement général du 31 mai 1838, se sont maintenues, néanmoins, par la puissance des habitudes, pour l'exécution de la plupart des travaux publics, et ont été tolérées jusqu'à présent en vertu d'une disposition exceptionnelle, introduite dans le règlement de ce ministère, en date du 16 septembre 1843, art. 40.

La ponctualité de l'acquittement des dépenses de toute nature semble cependant bien assurée par le concours de toutes les caisses publiques sur tous les points du territoire; aucune gêne, aucun retard ne saurait entraver ni suspendre le payement local des ordonnateurs par les payeurs du trésor ou par leurs délégués.

Quelles que soient les difficultés spéciales inhérentes aux constructions de toute nature, répandues sur la surface de la France et sur des points plus ou moins éloignés des préposés des finances, quelles que puissent être aussi les exigences de l'imprévu ou l'urgence extraordinaire des ouvrages commandés inopinément par la force majeure, nous avons dû vérifier s'il n'existerait pas, en dehors de ces particularités du service des ponts et chaussées, que l'on rencontre également dans les opérations des autres ministères, une cause permanente d'embarras qui entraînerait forcément l'administration des travaux publics dans la voie dangereuse de ces emprunts irréguliers.

Les recherches que nous avons poursuivies dans tous les détails de cet important service, les questions que nous avons posées à ses divers agents de Paris et des départements, nous ont amenés à reconnaître que le mode suivi pour mettre les fonds du trésor à la disposition des ingénieurs liquidateurs des dépenses des ponts et chaussées n'était ni aussi simple, ni aussi rapide, ni aussi sûr que celui qui est pratiqué par les liquidateurs des deux administrations de la guerre et de la marine, services dont l'importance et les difficultés d'exécution peuvent être assimilées en tous points à celles des travaux publics. Dans ces deux derniers départements ministériels, en effet, les intendants militaires des divisions, les directeurs du génie et de l'artillerie, les commissaires des ports, sont autorisés, par la délégation directe de leur ministre, *à délivrer eux-mêmes leurs mandats* sur les payeurs du trésor, afin de solder immédiatement les diverses créances régulièrement constatées. Toutes les précautions sont prises à l'avance, tous les moyens sont employés en temps utile, par ces sous-ordonnateurs locaux, pour que chacun de leurs mandats soit soldé, sans délai comme sans déplacement de la partie prenante, avec les seuls fonds de l'Etat; tandis que les ingénieurs en chef, après avoir reconnu et fixé les droits acquis et devenus exigibles, ne peuvent agir que par la forme, beaucoup plus lente et bien plus incertaine, d'une instance auprès des bureaux du préfet, seul délégataire des crédits ministériels, pour obtenir péniblement la délivrance, plus ou moins ralentie, des mandats de payement. Ces retards indisposent toujours et à bon droit les créanciers, impatients de recevoir le prix de leurs services, de leurs ouvrages ou de leurs fournitures.

Telle est la situation fausse et compliquée qui paralyse aujourd'hui l'action et qui compromet le crédit des ponts et chaussées : elle oblige les ingénieurs à suppléer aux voies et moyens du gouvernement par l'assistance onéreuse de l'intérêt privé; elle les conduit enfin à rétribuer les services par l'expédient ruineux de deux spéculations coalisées contre le trésor, celle de l'entrepreneur et celle du bailleur de fonds.

Un semblable régime d'ordonnancement met en opposition et en lutte continuelles, par ses lenteurs et par ses entraves, le prompt accomplissement et le succès des travaux, l'amour-propre contrarié de celui qui les

dirige, la scrupuleuse fidélité aux engagements pris vis-à-vis des tiers, avec le respect des règles générales de l'ordre et de l'économie. Il était donc inévitable que l'intérêt pressant du service et l'honneur même de ceux qui en répondent l'emportassent définitivement sur l'observation des principes rigoureux d'une comptabilité tardive et embarrassée, surtout lorsqu'une circonstance critique, aggravée des délais apportés par l'inertie des bureaux à la solde des ouvriers, expose les ingénieurs à une dépendance de la préfecture, qui devient intolérable et quelquefois même périlleuse.

Il est désormais indispensable de détendre les liens qui rattachent trop étroitement l'action de ces principaux chefs des ponts et chaussées au bon ou au mauvais vouloir, à l'activité ou à la négligence d'employés qui sont étrangers à leurs travaux. Ceux-ci, en effet, sont habituellement surchargés de détails qui, en absorbant leur temps pour d'autres soins, ne leur permettent pas toujours de préparer et de faire signer, en temps utile, les mandats sollicités par les besoins les plus pressants.

Cette réforme, trop longtemps différée, aurait dû être faite à l'époque où l'on a distrait le service des travaux publics de l'ancien ministère de l'intérieur. On aurait pu croire que la responsabilité de l'ordonnateur de ce nouveau département ministériel l'autorisait à déléguer directement sa signature aux ingénieurs en chef, qui sont les premiers mandataires de l'emploi de ses crédits et de l'acquittement de ses dépenses. Toutefois, la commission a pensé que c'était avec raison que l'on avait conservé, même pour cette partie détachée des attributions précédentes de l'intérieur, l'unité de l'administration de chaque département, et qu'il serait prudent de respecter encore ce principe de centralisation locale de la comptabilité, en rendant toute la liberté nécessaire aux ingénieurs pour la bonne exécution de leur service et pour le maintien des règles de l'ordre, de l'économie et du crédit public. Déjà la nature spéciale de la délégation de ces fonds du budget et la force inévitable des choses ont conduit, dans quelques départements, pour leurs convenances réciproques, les bureaux des préfectures à réclamer le concours personnel des ingénieurs en chef dans la rédaction des mandats, et à ne se réserver que leur présentation pure et simple à la signature des préfets, demeurés seuls titulaires des ordonnances de délégation.

Cette pratique récente, fréquemment inspirée par des besoins mutuels, n'éprouverait à l'avenir qu'une très légère modification pour approprier entièrement les formes actuelles de l'ordonnancement aux nécessités du service et aux positions respectives des divers administrateurs dont le concours doit assurer l'application facile et rapide des ressources disponibles aux créances échues. Il suffirait, pour atteindre ce double but, que chaque ordonnance ministérielle de délégation fût immédiatement sous-déléguée à chaque ingénieur en chef; ce serait alors ce dernier qui délivrerait à l'avenir tous les mandats de payement, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, d'après les propositions motivées des ingénieurs ordinaires, et en les soutenant de décomptes de liquidation et de certificats pour payement dressés en quantités et en deniers, afin de justifier régulièrement à l'administration et au payeur les droits réels de la partie prenante. A la fin de chaque mois, ce nouveau cessionnaire des crédits remettrait à la préfecture le bordereau de leur emploi successif en ses mandats; par ce moyen le préfet resterait l'ordonnateur secondaire de la dépense, il en accepterait les actes dans ses écritures, et il continuerait à compter de leurs résultats au ministre responsable.

Rien ne serait donc dérangé dans la marche actuelle du service, chacun y conserverait le rang qu'il occupe, le rôle qu'il peut y remplir et le but qu'il doit atteindre; mais la route serait aplanie pour tous, plus courte à parcourir pour chaque fonctionnaire, et mieux affermie sous les pas de ceux qui s'y trouvent à présent mal engagés et sans avoir une issue pour en bien sortir. Au surplus, cette solution favorable à tous les vœux et à tous les intérêts nous était naturellement indiquée par une combinaison analogue, qui se pratique depuis longtemps chez les intendants militaires, titulaires directs des délégations du ministre de la guerre. Ces intendants transfèrent le mandatement des dépenses à leurs sous-intendants répartis sur les différents points de chaque division, afin d'accélérer le payement local des divers services. Nous nous sommes encore appuyés sur l'exemple que vient de nous donner le ministre de l'intérieur, en prescrivant aux préfets de sous-déléguer aux sous-intendants militaires de leurs départements les ordonnances de délégation délivrées pour les dépenses de la garde nationale mobile.

Enfin, pour ne laisser aucun doute sur la facilité et sur l'utilité de cette réforme dans l'attribution de la délivrance des mandats de payement, nous avons interrogé les divers chefs du ministère des travaux publics et fait un appel à l'expérience du directeur de la comptabilité du département de l'intérieur. Il est résulté de leur discussion approfondie avec la commission que, dans ces deux administrations centrales, les esprits les plus éclairés ne considèrent pas la forme proposée comme une innovation hasardeuse, puisqu'elle ne fait que propager des procédés déjà adoptés avec succès par le ministre de l'intérieur ou par l'initiative spontanée des préfets. On s'est accordé à reconnaître que ce nouveau man-

datement des dépenses serait plus régulièrement exécuté, plus sévèrement contrôlé et mieux garanti contre toute chance d'incurie ou d'abus, par la vigilance continue et clairvoyante du fonctionnaire le plus élevé de l'administration extérieure des ponts et chaussées, que par le coup d'œil évidemment superficiel et distrait d'un préfet mobile et presque toujours accablé d'occupations urgentes et multipliées.

Mais en accordant ces facilités indispensables à la prompte répartition des ressources entre les créanciers de l'Etat, ainsi qu'à la ponctuelle exécution des services confiés aux ingénieurs des ponts et chaussées, la commission insiste pour qu'elles amènent, par une conséquence non moins favorable à l'économie et au bon ordre, la suppression des avances de fonds des entrepreneurs et des régisseurs de travaux. Elle sollicite, à cet effet, l'abrogation de l'article du règlement spécial du ministère qui autorise une exception aussi dangereuse; elle réclame enfin l'annulation de la clause particulière qui maintient cette faculté abusive dans la formule du cahier des charges de tous les marchés et adjudications publiques.

Cette mesure de comptabilité et de bonne administration doit, en définitive, exercer une heureuse influence sur les conditions des contrats, alléger le poids des engagements du trésor, dégrever les crédits ouverts aux travaux de *commissions* et d'*intérêts* qui leur étaient étrangers, provoquer la concurrence des soumissionnaires et diminuer le nombre des services régis par économie (1).

Examen et approbation du conseil général des ponts et chaussées. — Après avoir tracé les règles et formulé les modèles de la comptabilité des ponts et chaussées, la commission a pensé qu'elle devait soumettre ses vues et ses travaux au jugement et à la sanction du savant conseil placé auprès de l'administration pour l'éclairer, par son expérience et par ses lumières, sur les questions les plus importantes du service qui lui est confié. Elle a déféré à l'examen des inspecteurs divisionnaires, alors présents à Paris, chacune des propositions contenues dans ce rapport, et chacune des pièces élémentaires qui composent tout le système d'ordre et de contrôle dont on vient de dérouler le tableau. Cette révision consciencieuse, faite par des yeux exercés, a pénétré dans tous les détails d'exécution du nouveau mode de service et d'écritures, rectifié plusieurs imperfections, amélioré quelques parties incomplètes et fortifié, par l'assentiment unanime de ces premiers fonctionnaires, nos convictions personnelles sur l'efficacité des mesures que nous présentons définitivement à l'approbation du ministre.

(1) Certains ingénieurs évaluent à un taux fort élevé la perte que la lenteur du mode actuel de payement fait supporter à l'Etat dans ses conditions avec les entrepreneurs.

2° Règlement spécial ; partie relative au service des ponts et chaussées.

TITRE Ier. — Dispositions générales.

Art. 1. — *Exposé sommaire du système général de la comptabilité du ministère des travaux publics.* — La comptabilité des divers services ressortissant au ministère des travaux publics a pour base des écritures élémentaires constatant tous les faits de dépense à mesure qu'ils se produisent.

Art. 2. — Les écritures élémentaires sont tenues par les agents chargés de la surveillance immédiate des travaux, et font l'objet de *journaux*, ou *carnets d'attachements*, sur lesquels tous les faits de dépense sont inscrits successivement par ordre de date.

Art. 3. — Les articles inscrits sur le journal sont rapportés et classés sur un *sommier*, où sont ouverts autant de comptes qu'il y a de crédits distincts.

Art. 4. — Les résultats des comptes du sommier sont arrêtés à la fin de chaque mois et résumés dans une *situation mensuelle*, qui est remise au fonctionaire immédiatement supérieur dans l'ordre hiérarchique.

Art. 5. — Les résultats de toutes les situations mensuelles fournies par les agents secondaires sont résumés dans un état récapitulatif adressé à l'administration centrale.

Art. 6. — Dans les départements, les états récapitulatifs des divers chefs de service sont remis aux préfets, qui, avant de les transmettre au ministère des travaux publics, en résument les résultats par chapitre du budget, dans un bordereau unique, qui est également envoyé au ministère, pour servir d'élément à la tenue des écritures de l'administration centrale.

Art. 7. — *Mandatement par les ingénieurs en chef des dépenses du service des ponts et chaussées.* — Les mandats de payement concernant les dépenses du service des ponts et chaussées seront délivrés, à l'avenir, par les ingénieurs en chef.

A cet effet, les ordonnances de délégation seront sous-déléguées aux ingénieurs en chef.

La répartition des ordonnances par service d'ingénieur en chef aura lieu conformément aux indications contenues dans les avis d'ordonnances adressés aux préfets par le ministère des travaux publics.

Les préfets demeurent titulaires des crédits de délégation sous-délégués aux ingénieurs en chef des ponts et chaussées, et continuent à en rendre compte dans les bordereaux mensuels qu'ils doivent adresser au ministre

des travaux publics, en exécution des art. 256 et 257 de l'ordonnance du 31 mai 1838.

Art. 8. — *Approbation par les préfets de diverses dépenses.* — Les préfets sont autorisés à approuver, dans la limite des crédits ouverts, les propositions des ingénieurs en chef des ponts et chaussées, relatives aux dépenses dont la nomenclature suit :

1° Acquisitions de terrains, d'immeubles, etc., dont le prix ne dépasse pas 5,000 fr. ;

2° Indemnités mobilières ne s'élevant pas au delà de 1,000 francs ;

3° Indemnités pour dommages n'excédant pas 1,000 francs;

4° Frais accessoires aux acquisitions d'immeubles, aux indemnités mobilières et aux dommages ci-dessus désignés ;

5° Loyers de magasins, terrains, etc., ne dépassant pas 500 francs ;

6° Secours aux ouvriers réformés, blessés, etc., dans les limites déterminées par les instructions.

Il est rendu compte des approbations accordées par les préfets pour les dépenses détaillées ci-dessus, au moyen d'états trimestriels établis par les ingénieurs et adressés au ministre des travaux publics.

TITRE II. — SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Art. 9. — *Comptabilité du conducteur. — Journal ou carnet d'attachements.* — Tout conducteur attaché à l'exécution des travaux tient un *journal* ou *carnet d'attachements* (modèle n° 1), sur lequel il inscrit tous les faits de dépense, à mesure qu'ils se produisent, par ordre chronologique, sans lacune, sans classification, quels que soient les ateliers confiés à sa surveillance auxquels ces faits se rapportent.

Ce journal contient, sur la page de gauche, le libellé des opérations et leurs résultats, soit en quantités seulement, soit à la fois en quantités et en deniers, suivant les divers cas.

En regard de chaque fait, il reçoit, sur la page de droite, les croquis et l'indication des pièces dont les détails ne peuvent pas être inscrits sur le carnet, enfin les renseignements propres à justifier les quantités et les sommes portées sur la page de gauche.

Les piqueurs et surveillants placés sous les ordres du conducteur sont pourvus de carnets semblables pour les ouvrages confiés à leur surveillance.

Les résultats consignés sur les carnets des piqueurs et surveillants sont rapportés par le conducteur sur son propre journal.

Art. 10. — Les carnets sont délivrés par l'ingénieur en chef à l'ingénieur ordinaire, qui en numérote les feuillets et les paraphe par premier et dernier, avant de les remettre aux conducteurs.

Chaque agent est responsable, vis-à-vis de l'administration, de toutes les indications qu'il consigne sur son carnet et des omissions commises dans ses écritures. Il ne doit se dessaisir de ce carnet que sur l'ordre de ses chefs. Quand il cesse ses fonctions, il l'arrête et le remet à l'ingénieur.

Les carnets remplis sont visés *ne varietur* par l'ingénieur, qui les dépose dans les archives de son bureau.

Les carnets successivement remis, dans une même année, à chaque conducteur, reçoivent une série de numéros.

Art. 11. — Tout est écrit à l'encre sur les carnets.

Chaque attachement porte un numéro et est précédé de la date à laquelle il se rapporte.

Les attachements qui, par leur nature, doivent être contradictoires, reçoivent sur le carnet la signature de la partie intéressée. En cas de refus de celle-ci, le conducteur prévient aussitôt l'ingénieur.

Les dépenses qui figurent sur les carnets ne sont portées en compte qu'autant qu'elles sont ensuite admises par les ingénieurs. L'inscription sur le carnet ne constitue pas titre pour les entrepreneurs.

Le carnet est fréquemment visé par l'ingénieur.

Art. 12. — *Livret de caisse pour les avances à un régisseur comptable.* — Pour les travaux exécutés en régie au moyen d'avances remises à un agent du service, régisseur-comptable, il est fait usage d'un carnet spécial (modèle n° 1 *bis*), désigné sous le nom de *livret de caisse.*

Ce livret contient sur la page de gauche l'indication des numéros et des dates des mandats délivrés au nom du régisseur comptable, l'inscription en toutes lettres et de la main du payeur des payements faits au régisseur, et la même indication en chiffres.

La page de droite indique, par ordre chronologique, les payements successivement effectués par le régisseur. On y trouve les dates de ces payements, la nature des dépenses, le montant des sommes payées et celui des pièces justificatives produites au payeur.

L'ingénieur constatera sur le carnet les résultats des vérifications qu'il doit faire des écritures, des pièces et de la caisse du régisseur.

Art. 13. — *Feuille d'attachements des journées.* — Les journées d'ouvriers sont constatées par des feuilles d'attachements (modèle n° 2), tenues sur chaque atelier par le piqueur ou le surveillant.

Ces feuilles, arrêtées à la fin du mois, ou plus fréquemment s'il est nécessaire, sont remises au conducteur, qui en inscrit immédiatement les résultats sur son carnet.

A la fin du mois, toutes les feuilles de journées sont envoyées à l'ingénieur.

Art. 14. — *Procès-verbal de réception des*

matériaux. — Les réceptions définitives de matériaux sont faites par l'ingénieur ordinaire, accompagné du conducteur, et en présence de l'entrepreneur.

Elles sont constatées par des procès-verbaux de réception (modèle n° 3), dressés en triple expédition. L'une des expéditions est remise à l'entrepreneur, la seconde est conservée par l'ingénieur, et la troisième est envoyée à l'ingénieur en chef.

Les quantités de matériaux reçues font immédiatement l'objet d'un article au journal du conducteur.

Art. 15. — *Feuille de repiquages*. — Lorsque des travaux de repiquage sont exécutés pour l'entretien des chaussées pavées, les résultats en sont constatés par des feuilles spéciales (modèle n° 4).

Le piqueur ou surveillant inscrit chaque soir sur son carnet les résultats des feuilles de la journée.

Il remet ces feuilles au conducteur, qui, après les avoir vérifiées, en constate sommairement le résultat sur son journal, et les envoie à la fin du mois à l'ingénieur.

Art. 16. — *Sommier*. — Les faits de dépense, inscrits chronologiquement par le conducteur sur son journal ou carnet d'attachements, sont rapportés par article de ce carnet sur un *sommier* (modèle n° 5), où un compte particulier est ouvert à chacun des crédits dont ce conducteur est chargé de surveiller l'emploi.

Art. 17. — Au moyen des éléments extraits du journal ou carnet d'attachements, et rapportés à chacun des comptes ouverts au sommier, le conducteur établit, à la fin de chaque mois, les états ci-après désignés qu'il envoie à l'ingénieur ordinaire, et qui servent de base à la comptabilité que ce fonctionnaire doit tenir pour l'ensemble de son service, et aux propositions de payement qu'il doit adresser à l'ingénieur en chef.

Art. 18. — *Etat des travaux en régie, exécutés à la tâche*. — Les travaux en régie exécutés par des tâcherons sont détaillés sur des états conformes au modèle n° 6.

Art. 19. — *Décompte des cantonniers*. — Le décompte des cantonniers, éclusiers, gardes et autres agents est établi sur un état modèle n° 7.

Art. 20. — *Situations mensuelles; travaux d'entretien*. — Les situations mensuelles des travaux d'entretien, dits de première catégorie, sont présentées par route, pont, rivière, etc., conformément aux modèles n°s 8 et 8 *bis*.

Travaux neufs et grosses réparations. — Les situations mensuelles des travaux neufs et de grosses réparations, dits de deuxième catégorie (modèle n° 9), sont produites par article et par entreprise.

Art. 21. — *Métrés détaillés des travaux*. — Les ouvrages exécutés sont portés sur les situations mensuelles (modèles n°s 8, 8 *bis* et 9) en quantités sommaires. Pour justifier ces quantités, le conducteur doit joindre, lorsqu'il y a lieu, à chacune de ces situations, un métré détaillé dans la forme du modèle annexe 8, 8 *bis* et 9.

Art. 22. — *Bordereau des pièces envoyées à l'ingénieur*. — Les états et situations adressés chaque mois par le conducteur à l'ingénieur ordinaire sont accompagnés d'un bordereau conforme au modèle n° 10.

Ces pièces doivent parvenir à l'ingénieur ordinaire le 5 de chaque mois au plus tard.

Art. 23. — *Comptabilité de l'ingénieur ordinaire*. — L'ingénieur ordinaire centralise, vérifie et coordonne tous les résultats constatés et produits par les conducteurs placés sous ses ordres.

Il les établit dans sa comptabilité, conformément aux articles qui suivent.

Art. 24. — *Décompte des cantonniers*. — L'ingénieur ordinaire dresse, à la fin de chaque mois, d'après les états partiels (modèle n° 7) fournis par les conducteurs, le *décompte mensuel* (modèle n° 11) des sommes dues à tous les cantonniers, éclusiers, gardes et autres agents de son service.

Art. 25. — *Rôles des journées d'ouvriers*. — Les feuilles d'attachements des journées d'ouvriers, reçues par l'ingénieur de tous les conducteurs de son arrondissement, sont résumées, chaque mois, dans un état récapitulatif (modèle n° 12).

Art. 26. — *Livre de comptabilité*. — Tous les faits de comptabilité concernant un service d'ingénieur ordinaire sont classés méthodiquement dans un registre (modèle n° 13) désigné sous le nom de *Livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire*.

Ce livre se compose des parties détaillées ci-après :

1° La sous-répartition des crédits affectés aux dépenses du service;

2° Une série de comptes ouverts aux différents articles de la sous-répartition ;

3° Un compte des fonds ordonnancés et appliqués au payement des dépenses d'après les distributions faites par l'ingénieur en chef du service;

4° Un journal d'inscription des certificats pour payement, délivrés par l'ingénieur ordinaire;

5° Une série de comptes récapitulatifs, *par chapitre du budget*, des dépenses faites et des mandats délivrés.

L'ingénieur ordinaire doit tenir un livre spécial de comptabilité pour chacune des deux catégories du *service ordinaire* et pour les *travaux extraordinaires*.

Art. 27. — *Etat sommaire mensuel des dépenses*. — A la fin de chaque mois, l'ingénieur ordinaire dresse un état sommaire des dépenses de son service (modèle n° 14).

Les sommes à porter sur cet état sont celles

qui résultent des divers comptes du livre de comptabilité arrêtés au dernier jour du mois.

Une colonne spéciale est destinée à recevoir l'indication des dépenses qui seront faites dans les deux mois qui suivent celui pour lequel l'état est dressé.

Ce compte mensuel est envoyé à l'ingénieur en chef avec les états n°s 11 et 12, et doit lui parvenir le 9 du mois suivant.

Art. 28. — *Procès-verbaux de réception provisoire et définitive.* — L'ingénieur ordinaire constate la réception provisoire des travaux d'une entreprise par un procès-verbal (modèle n° 15), dressé en triple expédition. L'une des expéditions est envoyée à l'ingénieur en chef, une autre remise à l'entrepreneur, et la troisième conservée dans le bureau de l'ingénieur ordinaire.

A l'expiration du délai de garantie, l'ingénieur ordinaire se transporte de nouveau sur les lieux pour examiner les travaux, et, s'il reconnaît qu'ils satisfont aux conditions du devis et sont en bon état d'entretien, il déclare qu'il y a lieu d'en accorder la réception définitive.

Il dresse procès-verbal de cette opération dans la forme du modèle n° 15 *bis*.

Ce procès-verbal est suivi d'un décompte des ouvrages exécutés, certifié par l'ingénieur ordinaire, et présenté à l'acceptation de l'entrepreneur.

Le procès-verbal de réception définitive est adressé à l'ingénieur en chef, pour être vérifié et approuvé par lui, s'il y a lieu.

Art. 29. — *Certificat pour payement à un entrepreneur.* — Lorsqu'il y a lieu de faire un payement à un entrepreneur, l'ingénieur ordinaire rédige un *certificat pour payement*, indiquant la nature et le montant des dépenses (modèle n° 16).

Décompte des ouvrages exécutés et des dépenses faites. — Cette pièce doit être accompagnée d'un décompte (modèle n° 16 *bis*) en quantités et en deniers des ouvrages exécutés et des dépenses faites par l'entrepreneur, pour justifier la proposition du payement. Ce décompte contient une situation comparative des fonds ordonnancés mis à la disposition de l'ingénieur ordinaire sur le chapitre du budget qui doit supporter le payement proposé, et des certificats pour payement précédemment délivrés.

Le certificat pour payement et le décompte sont envoyés à l'ingénieur en chef; le certificat de payement est seul produit au payeur à l'appui du mandat.

Art. 30. — *Certificat pour payement à toute autre personne qu'un entrepreneur.* — Les certificats pour payement à toute autre personne qu'un entrepreneur sont rédigés par l'ingénieur ordinaire dans la forme du modèle n° 17.

Ils sont adressés à l'ingénieur en chef, qui les revêt, s'il y a lieu, de son approbation.

Art. 31. — *Bordereau des pièces remises au payeur, pour justifier l'emploi d'une avance.* — La justification de l'emploi des sommes avancées à un régisseur comptable s'opère, pour chaque mandat, par la remise au payeur des pièces régulières, revêtues de l'acquit des parties prenantes auxquelles le montant du mandat a été distribué.

Ces pièces font l'objet d'un bordereau (modèle n° 18), en double expédition, dressé par le régisseur comptable, vérifié par l'ingénieur ordinaire et approuvé par l'ingénieur en chef. Les deux expéditions sont remises, avec les pièces à l'appui, au payeur, qui en rend une au régisseur comptable, pour lui servir de décharge, après y avoir signé la mention constatant la réception des quittances et pièces justificatives énoncées dans le bordereau.

Art. 32. — *Etat trimestriel des indemnités de terrain et des dépenses diverses réglées avec l'approbation du préfet.* — A l'expiration de chaque trimestre, l'ingénieur ordinaire dresse, pour son service, un état (modèle n° 19) des indemnités et des dépenses diverses qui ont été réglées avec l'approbation du préfet pendant le cours du trimestre.

Ces états trimestriels, dressés par les ingénieurs ordinaires, sont vérifiés par l'ingénieur en chef, soumis au visa du préfet et envoyés au ministère des travaux publics.

Art. 33. — *Situation définitive des crédits et des dépenses au 31 décembre.* — L'ingénieur ordinaire arrête, au 31 décembre, les divers comptes de son livre de comptabilité et en consigne les résultats sur un état de situation définitive (modèle n° 20).

Cet état présente, pour chaque article de la sous-répartition, les dépenses autorisées, les crédits ouverts et les dépenses effectuées.

On y établit la situation des diverses entreprises, sans y comprendre le détail des ouvrages exécutés et dépenses faites, ni appeler les entrepreneurs à l'accepter.

On y rappelle sommairement, par article de la sous-répartition, les dépenses indiquées à l'art. 8, en mentionnant les états trimestriels ou les décisions ministérielles qui les comprennent.

Une situation définitive doit être établie pour chacune des deux catégories du *service ordinaire* et pour les *travaux extraordinaires*.

Art. 34. — A la fin de l'année, l'ingénieur ordinaire dresse les décomptes de toutes les entreprises de son service ; il les envoie à l'ingénieur en chef, après les avoir notifiés, dans la forme ordinaire, aux entrepreneurs.

Comptabilité de l'ingénieur en chef. — Art. 35. — L'ingénieur en chef centralise,

dans sa comptabilité, tous les faits de dépense, tant ceux qui résultent des états fournis par les ingénieurs ordinaires, que ceux dont il rend personnellement compte.

Il dresse et remet au préfet, pour être transmis au ministre des travaux publics, des états récapitulatifs qui présentent la situation des différentes parties de son service.

Art. 36. — *Livre de comptabilité.* — Le livre de comptabilité de l'ingénieur en chef (modèle nº 21) se compose des comptes ci-après :

Crédits. — 1º Un compte des crédits ouverts par chapitre du budget ;

2º Un compte de la distribution de ces crédits, par service d'ingénieur ;

3º Un compte de sous-répartition des crédits, par article de dépense.

Dépenses. — 4º Une situation, à la fin de chaque mois, des dépenses faites par route, pont, rivière, etc.;

5º Une situation, à la fin de chaque mois, des dépenses et des mandats par chapitre du budget et par service d'ingénieur.

Ordonnances de fonds. — 6º Un compte général des fonds ordonnancés, présentant, d'une part, les ordonnances de délégation affectées au service général, et, d'une autre part, la distribution, par service d'ingénieur, des fonds ordonnancés.

Mandats délivrés. — 7º Un journal d'inscription des mandats délivrés.

8º Un état récapitulatif, par service d'ingénieur, des mandats délivrés.

Art. 37. — *Registres des comptes ouverts.* — L'ingénieur en chef tient un registre où des comptes sont ouverts à tous les articles de la sous-répartition (modèle nº 22).

Chaque compte reçoit toutes les indications qui concernent la comptabilité de l'entreprise ou de la dépense autorisée, et en présente constamment la situation comparative avec les autorisations données, les crédits ouverts et les mandats délivrés.

Les dépenses du personnel donnent lieu à des comptes spéciaux par chapitre du budget, et dont la forme est indiquée par le modèle nº 22 *bis*.

Art. 38. — *Situation mensuelle sommaire des crédits et des dépenses.* — L'ingénieur en chef établit, à la fin de chaque mois, une situation sommaire des crédits et des dépenses (modèle nº 23).

Cette situation rappelle, par article et par chapitre du budget, les crédits alloués.

Elle fait connaître aussi, par article et par chapitre du budget, les dépenses faites jusqu'à la fin du mois.

Elle est terminée par un résumé présentant, par chapitre du budget, les crédits alloués, les dépenses faites, les ordonnances délivrées et les mandats émis.

Elle indique, par aperçu, les dépenses à faire pendant les deux mois qui suivent celui pour lequel l'état est dressé.

Cette situation mensuelle, arrêtée par l'ingénieur en chef, est adressée, le 12 de chaque mois, au plus tard, à la préfecture, qui la transmet immédiatement au ministère.

Les situations sommaires des crédits et des dépenses sont adressées au ministère pour chacun des douze mois qui composent la période de dépense de l'exercice. La situation du mois de décembre doit comprendre toutes les dépenses à imputer sur l'exercice.

Art. 39. — *Etat continuatif mensuel.* — Pendant la partie de la seconde année de l'exercice qui est réservée à la liquidation définitive et au payement des dépenses, l'ingénieur en chef doit établir, à la fin de chaque mois, un *état continuatif* (modèle nº 24).

Cet état rappelle, par chapitre, les crédits alloués, les dépenses faites au 31 décembre précédent, et indique les ordonnances délivrées, ainsi que les mandats émis.

Il est arrêté par l'ingénieur en chef et envoyé au préfet, qui le transmet au ministre des travaux publics.

Art. 40. — *Etat du personnel.* — L'ingénieur en chef continuera de dresser, pour chaque mois, les états d'appointements des ingénieurs et conducteurs du service qu'il dirige (modèle nº 25). Ces états seront produits au payeur à l'appui des mandats de payement.

Art. 41. — *Forme des mandats et avis de leur délivrance.* — Les mandats sont établis dans la forme du modèle nº 26.

Il sera donné avis (modèle nº 27) de leur délivrance à l'ingénieur ordinaire qui a délivré le certificat.

Art. 42. — *Bordereau journalier des mandats émis.* — Chaque jour où l'ingénieur en chef délivre des mandats sur le payeur, il adresse à ce comptable un bordereau (modèle nº 28), et il y joint les pièces justificatives.

Les expéditions d'actes administratifs à fournir comme pièces justificatives seront certifiées conformes par l'ingénieur en chef.

Les mandats ne doivent être remis aux parties prenantes qu'après l'envoi au payeur du bordereau ci-dessus mentionné.

Art. 43. — *Bordereau mensuel des mandats émis.* — L'ingénieur en chef doit, comme sous-délégataire des ordonnances, rendre compte au préfet de l'emploi des ordonnances sous-déléguées.

En conséquence, il établit, à la fin de chaque mois, un bordereau détaillé (modèle nº 29) des mandats qu'il a délivrés pendant le mois sur chaque chapitre du budget. Il termine ce bordereau par le rappel sommaire des mandats délivrés pendant les mois antérieurs, de

manière à présenter en définitive la situation totale des mandats délivrés depuis le commencement de l'exercice.

Le bordereau ci-dessus mentionné est adressé au préfet par l'ingénieur en chef.

Art. 44. — *Etat trimestriel des dépenses du personnel, agents soumis à la retenue.* — Aux situations sommaires des mois de mars, juin, septembre et décembre, l'ingénieur en chef joint un état (modèle n° 30) des dépenses du personnel de son service assujetti aux retenues pour la caisse des retraites.

Cet état présente, par chapitre et individuellement, les appointements, frais fixes, frais de voyage et dépenses éventuelles, depuis le commencement de l'année, concernant les ingénieurs, les conducteurs embrigadés, et les officiers et maîtres de port.

On ne doit porter sur cet état que le net des appointements, attendu que les retenues à verser à la caisse des retraites sont ordonnancées directement, par les soins de l'administration centrale, au nom du caissier de la caisse des dépôts et consignations.

Agents non soumis à la retenue. — L'ingénieur en chef doit également joindre à la situation des mois de mars, de juin, de septembre et de décembre un état (modèle n° 30 *bis*) des dépenses concernant le personnel des conducteurs auxiliaires, piqueurs, surveillants et autres agents secondaires, lesquels ne sont pas assujettis aux retenues pour la caisse des retraites.

Cet état présente individuellement les appointements, frais de déplacement, et autres dépenses de personnel depuis le commencement de l'année jusqu'à la fin du trimestre.

Art. 45. — *Résumé de la situation, au 31 décembre, des dépenses dont l'ingénieur en chef rend personnellement compte.* — L'ingénieur en chef dresse, au 31 décembre, un état récapitulatif de toutes les dépenses dont il doit personnellement rendre compte.

Cet état, rédigé conformément au modèle n° 31, est joint à la situation définitive qui fait l'objet de l'art. 46 ci-après.

Art. 46. — *Situation définitive, au 31 décembre, des crédits et des dépenses.* — L'ingénieur en chef résume les résultats des situations définitives des crédits et des dépenses établies par les ingénieurs ordinaires (modèle n° 20), et ceux de la situation (modèle n° 31) qu'il a dressée lui-même, dans une situation générale définitive (modèle n° 32), au 31 décembre.

Cette situation (modèle n° 32), qui s'applique à l'ensemble du service, se compose de trois parties distinctes.

Un premier tableau présente, par chapitre, les crédits qui ont été successivement alloués par le ministre.

Un second tableau rappelle les crédits alloués par article du budget et par subdivision d'article. Il présente en regard les dépenses faites pendant l'année, par article du budget et par subdivision d'article.

Un troisième tableau récapitule, par chapitre, les crédits ouverts et les dépenses faites.

Cette situation définitive est soumise au visa du préfet et transmise par lui au ministre des travaux publics.

L'ingénieur en chef doit produire une situation définitive spéciale pour chacune des deux catégories du service ordinaire, et pour les travaux extraordinaires.

Art. 47. — *Etat final des dépenses, des ordonnances, des mandats, des payements et des créances restant à payer.* — Pour clore la comptabilité de l'exercice, l'ingénieur en chef établit, à l'époque de la clôture des payements (le 31 octobre), un état final résumant, par chapitre, les ordonnances de délégation applicables au service, les dépenses constatées par les situations définitives, les mandats délivrés, les payements effectués et les sommes restant à payer pour solder les dépenses.

Cet état (modèle n° 33), certifié par le payeur pour ce qui concerne les payements effectués, est soumis au visa du préfet, qui le transmet au ministère des travaux publics.

Les résultats de tous les faits qui concernent la première et la seconde catégorie du service ordinaire sont résumés dans le même état; un état spécial doit être dressé pour les travaux extraordinaires.

Art. 48. — *Tableau sommaire des mandats délivrés pour les entreprises durant plusieurs années.* — Au commencement de chaque année, l'ingénieur en chef dresse un tableau sommaire (modèle n° 34) des mandats qu'il a délivrés, pendant l'année précédente, pour les entreprises dont l'exécution a embrassé ou embrassera plusieurs années.

On doit porter pour ordre sur ce tableau les entreprises non liquidées qui n'ont donné lieu, pendant le courant de l'année, à la délivrance d'aucun mandat.

Toutes les fois qu'une entreprise aura été résiliée ou abandonnée, ou qu'elle aura été continuée par voie de régie au compte de l'entrepreneur, le résultat de la liquidation définitive de l'entreprise dont le décompte est remis au payeur, en exécution de l'art. 101 du règlement du 16 septembre 1843, devra être indiqué dans la colonne d'observations de ce tableau.

Ce tableau annuel doit être remis au payeur, en double expédition, avant le 1er mars.

Art. 49. — *Projets de budget.* — Les projets de budget qui doivent être présentés chaque année à l'administration centrale avant l'ouverture de l'exercice seront, à l'avenir, établis dans la forme du modèle A.

Projets de sous-répartition. — Les projets de sous-répartition des crédits seront dressés conformément au modèle B.

TITRE IV. — COMPTABILITÉ DES PRÉFETS.

Art. 59. — *Bordereau mensuel résumant la situation de tous les services.* — Les bordereaux mensuels que les préfets doivent adresser au ministère des travaux publics, en exécution des art. 256 et 257 de l'ordonnance du 31 mai 1838, seront, à l'avenir, établis conformément au modèle n° 35.

Ces bordereaux se composent de deux tableaux.

Le tableau de gauche présente la situation sommaire par chapitre, au dernier jour du mois, des dépenses faites, des ordonnances délivrées et des mandats émis pour tous les services du département.

Le tableau de droite donne la décomposition, par service, du total des dépenses, des ordonnances et des mandats. Les chiffres portés dans les trois colonnes de ce tableau doivent reproduire les totaux analogues des situations mensuelles remises par les divers chefs de service.

De plus, les totaux des trois colonnes de chacun des deux tableaux doivent être semblables.

Un bordereau mensuel spécial doit être produit pour les travaux extraordinaires.

Art. 60. — Le présent règlement sera exécutoire à partir du 1er janvier 1850.

Art. 61 *et dernier*. — Sont et demeurent abrogées toutes dispositions contraires à celles du présent règlement.

3° Circulaire du Ministre des travaux publics du 29 novembre 1849.

Envoi du règlement spécial sur la comptabilité; explications.

COMPTABILITÉ DU CONDUCTEUR.

C'est dans la comptabilité du conducteur qu'ont le plus manqué, jusqu'à présent, les méthodes régulières, et que l'on innovera davantage en exigeant l'uniformité. Il est dans la nature même des choses que ces agents, qui surveillent l'exécution des ouvrages, constatent les faits de dépense dont ils sont témoins et responsables, et qu'ils fournissent à l'ingénieur ordinaire, sous cette responsabilité auxiliaire de la sienne, les éléments des pièces destinées à justifier l'emploi des fonds de l'État. Les conducteurs ont donc à satisfaire à la double obligation d'enregistrer, d'une manière authentique, toutes les dépenses du service dont ils sont chargés, et d'en rendre compte suivant les formes qu'exigent la division des crédits et les diverses natures des ouvrages exécutés. Il faut obtenir l'accomplissement de cette double obligation, sans multiplier les écritures au point de nuire à la surveillance des ateliers.

Quoique les formules préparées dans ce but soient au nombre de treize, les constatations et les productions claires et méthodiques que le conducteur y fera figurer ne coûteront pas plus de temps que les procédés, si divers et souvent si incomplets, auxquels on a eu jusqu'à présent recours.

Journal ou carnet d'attachements (*modèle* n° 1). — La formule n° 1 est, de toutes, la plus importante ; c'est le journal ou carnet d'attachements du conducteur, sur lequel cet agent doit inscrire, *chaque jour,* les dépenses faites dans sa subdivision.

Pour que les conducteurs soient bien pénétrés des principes qui doivent les diriger dans la tenue de leur carnet, on a transcrit sur la première page de ce carnet les articles 9, 10 et 11 du règlement.

Les inscriptions auront lieu au moment même où les dépenses seront reconnues et en présence des ouvrages exécutés; on y ajoutera des croquis exactement cotés, toutes les fois que cela pourra être utile à la rédaction et à la justification ultérieures des métrés.

Il est indispensable que les conducteurs s'appliquent et parviennent à vaincre les difficultés qu'ils trouveront d'abord dans ce mode d'inscriptions; on ne peut, en effet, admettre que le carnet soit tenu, non sur les faits eux-mêmes, mais sur des notes transcrites à intervalles plus ou moins longs, avec les chances d'erreurs et d'omissions qui dérivent de ces copies, loin des lieux où les faits se sont accomplis. L'habitude du carnet unique et universel, en ce qui concerne les constatations d'ouvrages et de dépenses, se prendra, du reste, d'autant plus facilement que les qualités essentielles de ce journal résideront dans l'ordre, l'exactitude et la clarté des écritures, et que l'on ne tiendra pas compte des quelques avaries qu'y causeront peut-être les voyages sur les ateliers.

Lorsque le conducteur fournira des pièces auxiliaires séparées, telles que métrés, procès-verbaux de réception, feuilles de journées, etc., il n'aura pas besoin d'enregistrer sur son carnet les détails que ces pièces contiendront ; il se bornera, dans ce cas, à résumer, dans l'article libellé sur la page de gauche, la dépense faite, sa nature, son montant, etc., et à renvoyer, par une annotation sur la page de droite, à la pièce qui en justifie d'une manière détaillée.

On remarquera, quant aux travaux neufs, que l'inscription des métrés mensuels n'a pas le caractère définitif qui lui est propre en d'autres circonstances; ces métrés, en effet,

dont le but est de faire obtenir des à-compte aux entrepreneurs, ne sont que des constatations provisoires que remplacent les métrés suivants : leur inscription au carnet est donc seulement la note de la situation, à la date indiquée, de l'entreprise dont il s'agit. La même observation est applicable à l'inscription d'approvisionnements de matériaux non encore reçus.

C'est, du reste, dans les travaux neufs, dont le décompte n'est parfois définitivement réglé qu'au bout de plusieurs années, qu'il est tout spécialement essentiel de n'omettre sur le carnet aucun des renseignements et des croquis utiles au règlement ultérieur des sommes dues aux entrepreneurs.

Les inscriptions de fournitures de matériaux et d'ouvrages exécutés ne comprennent point nécessairement les prix et les évaluations en argent des dépenses qui en résultent; il faut et il suffit que l'on consigne les faits propres à rendre ultérieurement ces calculs sûrs et faciles.

Lorsque l'ingénieur ordinaire aura modifié quelques éléments de la comptabilité produite par le conducteur, les corrections que celui-ci sera ainsi forcé de faire dans les articles précédemment portés sur son carnet seront écrites à l'encre rouge, et de manière à laisser aussi apparentes que possible les premières écritures qui y figuraient.

Les piqueurs et surveillants d'ateliers tiendront des carnets auxiliaires, dont les résultats seront relevés sur le carnet du conducteur. Celui-ci vérifiera soigneusement ces résultats avant de se les approprier ; il ajoutera d'ailleurs, au libellé des divers articles, tous les renseignements propres à leur donner une clarté complète.

Les carnets seront fréquemment visés par les ingénieurs, dans le but de constater que leur tenue ne laisse rien à désirer; on doit obtenir le plus tôt possible, à cet égard, l'uniformité des procédés, quelle que puisse être la variété des natures de dépenses.

Livret de caisse destiné aux régisseurs comptables (*modèle* n° 1 bis.) — La formule n° 1 *bis* est destinée au livret de caisse des régisseurs comptables; l'art. 12 du règlement indique son usage. Lorsqu'une régie est indispensable, il est du devoir des ingénieurs d'en surveiller incessamment la gestion, et de procéder fréquemment à la vérification de la caisse du régisseur. Le livret n° 1 *bis* facilitera cette opération; l'ingénieur y constatera sommairement les résultats qu'elle aura produits. Lorsqu'un livret sera rempli, on le déposera, comme le carnet d'attachements, au bureau de l'ingénieur, après que ce fonctionnaire et le conducteur l'auront signé, *ne varietur*.

Feuille d'attachements de journées (*modèle* n° 2). — La formule n° 2 servira à marquer les journées des ouvriers employés en régie au compte direct de l'administration, elle devra être souvent vérifiée et visée par le conducteur. Les surveillants seront soumis, pour la tenue de cette feuille, à des règles uniformes, surtout en ce qui concerne la manière de pointer les absents à chaque reprise de travail. Il faut, en effet, qu'un conducteur puisse toujours, en arrivant à l'improviste sur un atelier, vérifier qu'il y a concordance entre la feuille et l'effectif des travailleurs.

Procès-verbal de réception de matériaux (*modèle* n° 3). — Le modèle n° 3 est applicable aux réceptions des matériaux d'entretien. Quoique l'ingénieur ordinaire préside à ces réceptions, le procès-verbal qui en est rédigé fait partie de la comptabilité du conducteur, parce que cet agent, qui intervient nécessairement dans l'opération, en inscrit aussitôt les résultats dans ses écritures, et les reproduit à la fin du mois à l'ingénieur.

Feuille d'attachements des repiquages des chaussées pavées (*modèle* n° 4). — La feuille n° 4 est employée dans un certain nombre de départements pour faire constater, par les surveillants des ateliers de repiquage des chaussées pavées, contradictoirement avec les commis de l'entrepreneur, les matériaux arrachés et les matériaux neufs employés pour ce travail. Ce modèle paraît pouvoir être généralisé, en laissant aux ingénieurs le soin de remplir, suivant les prescriptions des devis, les têtes des colonnes destinées à recevoir l'indication des matériaux arrachés et des matériaux neufs.

Sommier du conducteur (*modèle* n° 5). — Les inscriptions au journal ne suivant d'autre ordre que l'ordre chronologique, chaque conducteur est dans la nécessité de dépouiller ce journal en classant les ouvrages et les dépenses d'après leur nature et les crédits qui s'y appliquent. Ce dépouillement méthodique s'opère sur un registre qui a reçu le nom de sommier.

Chaque article du journal est transporté sur le sommier avec son numéro, et y reçoit le numéro d'ordre du sommier, lequel est, au même moment, reporté sur le journal, comme preuve de la transcription opérée. L'exactitude du dépouillement pourra, de cette manière, être vérifiée à l'aide d'un pointage; il sera, en outre, facile à l'ingénieur de reconnaître, à la simple inspection des carnets, si le conducteur tient son sommier au courant.

Dans chaque compte ouvert, les matériaux fournis et les travaux exécutés par un entrepreneur seront distribués dans les colonnes verticales au haut desquelles on en écrira la désignation et le prix : les quantités seules seront enregistrées, telles qu'on les extraira

du journal, en définissant, d'ailleurs, chaque article dans la colonne intitulée *Indication des travaux*. A la fin du mois, ou plus fréquemment s'il en est besoin, on totalisera les colonnes de quantités, et, en y appliquant les prix, on établira la situation financière de l'entreprise.

Les conducteurs tiendront constamment leurs sommiers à jour; ils y trouveront ainsi, à toute époque, et avec certitude de ne rien omettre, les éléments des pièces de comptabilité qu'ils auront à produire.

Si, pour un service spécial, les conducteurs résident tous sur le même point que l'ingénieur dont ils dépendent et ont avec lui des relations continuelles, cet ingénieur préférera peut-être dépouiller lui-même les carnets, et introduire, sans l'intermédiaire des sommiers, dans sa propre comptabilité les faits de dépense constatés par les agents secondaires : cette méthode, qui est celle du génie militaire, a paru, après un mûr examen, ne pouvoir être que très rarement appliquée au service des ponts et chaussées; on n'en fera donc usage, même dans le cas qui précède, que si l'administration supérieure le permet, sur une proposition motivée de l'ingénieur en chef.

Travaux en régie à la tâche (*modèle* n° 6). — L'état des travaux en régie à la tâche, formule n° 6, ne donne lieu à aucune observation; cette pièce doit recevoir à la fois le métré et le décompte de ces travaux, ainsi que les acquits des tâcherons; elle concourt, après avoir été sommairement enregistrée au journal, à justifier l'emploi des avances de fonds faites au régisseur.

Mémoires de fournitures (*modèle* n° 6 bis). — Le modèle n° 6 *bis* a pour but de rendre uniformes les mémoires des fournitures qu'exige l'exécution des travaux.

Décompte des cantonniers, gardes, éclusiers, etc. (*modèle* n° 7.) — Tout conducteur attaché à un service d'entretien présente, sur la formule n° 7, pour chaque mois, et par crédit, le décompte des sommes dues aux cantonniers, gardes, éclusiers et autres agents inférieurs employés dans sa subdivision.

Etat de situation mensuelle (*modèles* n°s 8, 8 bis et 9). — Les situations mensuelles des travaux et dépenses de toute nature, par route ou par entreprise, sont établies à l'aide des formules n°s 8, 8 *bis* et 9; le conducteur y reproduit, en les récapitulant, les articles de son sommier. Les formules n°s 8 et 8 *bis* servent aux travaux d'entretien, la première pour une route, et la seconde pour tout autre ouvrage; la formule n° 9 reçoit la situation détaillée des travaux neufs ou de grosses réparations.

Ces formules font connaître les sommes dues à l'entrepreneur :

1° Pour fournitures et ouvrages exécutés;
2° Pour dépenses diverses;
3° Pour approvisionnements non encore reçus.

Les dépenses en régie sont récapitulées à la quatrième page, au bas de laquelle se trouve la comparaison entre le crédit et les dépenses faites.

Métrés détaillés à joindre aux états de situation mensuelle (*modèles annexes* 8, 8 *bis* et 9. — Les métrés détaillés à joindre, pour certains ouvrages, aux états n°s 8, 8 *bis* et 9, seront rédigés sur la formule annexe 8, 8 *bis* et 9.

Bordereau détaillé (*modèle* n° 10). — Ces états et les pièces qui les justifient (formules n°s 2, 3, 4, 6, 7, 8, 8 *bis* et 9) seront adresssés, avant le 5 de chaque mois, par le conducteur à l'ingénieur ordinaire, accompagnés d'un bordereau détaillé, modèle n° 10.

Ces productions forment le tribut mensuel de la comptabilité du conducteur; en établissant et justifiant les faits de dépense accomplis, elles donnent toujours le moyen de remonter à l'origine de ces faits et à leur constatation chonologique; les numéros du journal d'attachements sont, à cet effet, inséparables des articles auxquels ils appartiennent.

COMPTABILITÉ DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE.

L'ordre introduit dans la comptabilité du conducteur se reproduira dans celle de l'ingénieur chargé de coordonner les éléments qui lui sont fournis; ce fonctionnaire ne manquera désormais d'aucun moyen de vérifier leur exactitude, ainsi que les motifs qui les justifient; sa responsabilité, assise sur des bases devenues plus solides, deviendra elle-même plus complète, et en même temps que ses écritures seront simplifiées, ses propositions acquerront une importance qui leur a manqué jusqu'à présent.

L'art. 7 du nouveau réglement ayant en effet délégué aux ingénieurs en chef le soin, qui était réservé aux préfets, de mandater le payement des dépenses du service des ponts et chaussées, les ingénieurs ordinaires feront dorénavant les propositions qui étaient réservées aux ingénieurs en chef; un meilleur système dans la constatation des dépenses aura ainsi pour résultat d'élever la mission des ingénieurs de tout grade.

Lorsque, le 5 de chaque mois, l'ingénieur aura reçu les pièces que lui doivent les conducteurs placés sous ses ordres, et que les résultats, dûment rectifiés, s'il y a lieu, en auront été introduits dans sa comptabilité, il remettra ces pièces aux conducteurs, afin que

ces agents y conforment leurs écritures et en fassent ensuite le renvoi. Il y aura, de cette manière, concordance permanente entre les diverses comptabilités.

Décompte des salaires des cantonniers, gardes, etc., et des ouvriers en régie (*modèles* nos 11 et 12). — L'ingénieur ordinaire rédigera, en résumant les éléments transmis par les conducteurs, les états nos 11 et 12 des salaires dus aux cantonniers, gardes, éclusiers, et aux ouvriers employés en régie. Cette partie de la comptabilité lui a été réservée, parce que c'est à lui qu'il appartient de régler le taux des salaires, parce qu'en outre il n'en est pas où une surveillance attentive et incessante soit plus indispensable pour prévenir toute erreur, tout abus; il convenait donc de lier ici d'une manière étroite à la responsabilité des conducteurs celle de l'ingénieur qui a prescrit l'emploi des ouvriers, fixé les prix et vérifié les décomptes partiels.

Livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire (*modèle* n° 13). — Le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire offre quelques nouveaux développements nécessités par l'attribution à ce fonctionnaire de la délivrance des certificats pour payement des dépenses de son service. La sous-répartition des crédits, la série des comptes ouverts et le compte des fonds ordonnancés sont suivis du journal d'inscription des certificats délivrés par l'ingénieur ordinaire, et de la série des comptes récapitulatifs, par chapitre, des dépenses faites et des mandats délivrés par l'ingénieur en chef.

Les comptes ouverts aux divers articles de la sous-répartition se remplissent à l'aide des états mensuels nos 8, 8 *bis* et 9, fournis par les conducteurs; la même page contient les douze mois de l'année et donne les totaux, en quantités et en argent, pour chaque mois, des dépenses de toute nature; on résume à la fin de l'année par des additions, dans le sens horizontal, les dépenses faites pour chaque article, et l'on trouve dans ces totaux généraux la vérification de la somme des résultats partiels obtenus pour les douze mois.

La même forme de tableau est applicable aux travaux à l'entreprise et aux travaux en régie, 1re et 2e catégorie; tous les faits de dépense s'y trouvent enregistrés avec détail et de manière que l'on puisse remonter à leur constatation primitive, qui est l'inscription au journal du conducteur. Les comptes récapitulatifs mettent en regard des dépenses établies par les comptes ouverts les mandats délivrés par l'ingénieur en chef, et font ainsi connaître la situation de l'Etat envers ses créanciers pour l'emploi de chaque crédit.

Etat mensuel des dépenses à la fin de chaque mois (*modèle* n° 14). — L'ingénieur ordinaire doit envoyer à l'ingénieur en chef, avant le 9 de chaque mois, l'état sommaire des dépenses de son service avec les pièces dressées sur les formules nos 11 et 12; cet état présentera les faits consignés au livre de comptabilité, et indiquera, par aperçu, les dépenses à faire dans les deux mois suivants; on y ajoutera, d'une manière suffisamment détaillée, les renseignements et observations relatifs à la marche des travaux, et l'on évitera ainsi, à moins de circonstances exceptionnelles, la rédaction d'un compte moral séparé.

Procès-verbaux de réception provisoire et définitive (*modèles* nos 15 et 15 *bis*). — Les formules nos 15 et 15 *bis* sont celles des procès-verbaux de réception provisoire ou définitive; la formule n° 15 *bis* est accompagnée du décompte définitif des ouvrages exécutés et des dépenses faites.

Certificats pour payement (*modèles* nos 16, 16 bis et 17). — Les formules nos 16, 16 *bis* et 17 sont destinées aux certificats pour payement que l'ingénieur ordinaire est désormais appelé à rédiger. S'il s'agit d'un à-compte à un entrepreneur, le certificat n° 16 sera accompagné du décompte n° 16 *bis*, et cette dernière pièce sera conservée par l'ingénieur en chef; si, les travaux étant achevés, il faut les solder, le procès-verbal de réception définitive et le décompte définitif, formule n° 15 *bis*, seront substitués au décompte provisoire n° 16 *bis* et produits au payeur à l'appui du mandat.

L'ingénieur ordinaire insérera dans le libellé du certificat n° 16 la récapitulation, par masses, des dépenses détaillées au décompte que conserve l'ingénieur en chef; ce résumé des droits régulièrement constatés, est, en effet, nécessaire pour motiver la sortie des fonds du trésor.

Certificat pour payement à toute autre personne qu'un entrepreneur (*modèle* n° 17) — Pour les propositions de payement à toute autre personne qu'un entrepreneur, l'ingénieur ordinaire remplira, suivant les divers cas, la formule n° 17; la collection de modèles ci-jointe offre à cet égard deux exemples, l'un pour une indemnité de terrain due à un propriétaire; l'autre pour une avance de fonds à faire à un régisseur; l'ingénieur n'oubliera pas que les certificats pour payement engagent à un haut degré sa responsabilité : il n'est donc pas besoin d'insister sur le soin et les précautions qu'ils exigent.

Bordereau des pièces remises au payeur pour justifier l'emploi d'une avance de fonds (*modèle* n° 18). — Le bordereau, formule n° 18, des pièces remises au payeur pour justifier l'emploi d'une avance faite à un régisseur ne provoque aucune observation.

Etat trimestriel des indemnités et dépenses diverses (*modèle* n° 19). — L'art. 8 du nouveau règlement autorise, dans certaines limites, les préfets à approuver les propositions des ingénieurs en chef relatives aux acquisitions d'immeubles, indemnités, frais accessoires, loyers de magasins, terrains, etc., et secours aux ouvriers blessés ; il ne sera, du reste, rien changé aux formes ni à la marche suivies pour le règlement de ces sortes de dépenses. Lorsque les préfets n'adopteront pas les propositions des ingénieurs en chef, ils les soumettront, avec leur avis, à l'administration supérieure, qui statuera.

L'ingénieur ordinaire présentera, à la fin de chaque trimestre, et au moyen de la formule n° 19, la récapitulation de ces indemnités et dépenses, en ce qui concerne le service dont il est chargé.

Situation définitive des crédits et des dépenses au 31 *décembre* (*modèle* n° 20). — Les états de situation définitive dressés pour chaque exercice donnent lieu aujourd'hui à de longues écritures, parce que l'on y reproduit tous les détails des ouvrages exécutés et des dépenses faites; on réduira désormais ce travail à des proportions beaucoup moindres : il suffira, en effet, pour chaque article de la sous-répartition, de faire connaître, à l'aide de la formule n° 20, la nature et le montant des dépenses autorisées, les crédits ouverts, les dépenses faites, les mandats délivrés, en indiquant l'adjudication passée ou la décision approbative, le rabais obtenu, les noms des parties prenantes, les portions de crédits annulées et la situation de l'entreprise ; on mentionnera dans la colonne d'observations, les clauses particulières des marchés, et, si une régie a été établie au compte de l'adjudicataire, on fera connaître le résultat financier de ce mode de gestion. Ces renseignements étant sommairement produits, la rédaction de l'état n° 20 coûtera d'autant moins de temps et de peine, que cet état ne sera qu'un extrait récapitulatif du livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire. On doit donc être assuré que désormais les situations définitives des dépenses des deux catégories du service ordinaire et celles des travaux extraordinaires seront remises à l'ingénieur en chef à l'époque prescrite, c'est-à-dire avant le 15 mars; l'exactitude de cet envoi et le soin avec lequel les faits seront décrits dans les colonnes du nouvel état justifieront, en la préservant de tout inconvénient, la simplification introduite dans cette partie de la comptabilité.

Décomptes de fin d'année à notifier aux entrepreneurs. — Les entrepreneurs n'étant plus appelés à connaître et à signer l'état n° 20, il a paru indispensable de faire dresser séparément les décomptes de leurs entreprises à la date du 31 décembre et de les leur notifier, avec délai de dix jours pour la production de leurs observations à l'ingénieur en chef. Par cette mesure, les entrepreneurs auront sous les yeux, à la fin de l'année, des renseignements précis que trop souvent ils ignorent, et il n'en résultera point d'aggravation de travail pour l'ingénieur ordinaire, puisqu'il lui suffira de faire copier, pour chaque entreprise, le décompte joint au dernier certificat pour payement qu'il a délivré en fin d'exercice.

Les décomptes seront adressés à l'ingénieur en chef en même temps qu'on les notifiera aux entrepreneurs; ces notifications seront terminées avant le 1er mars.

Une grande régularité est indispensable dans l'application de ces dispositions; les intérêts des tiers qui y sont engagés rendent, en effet, toute négligence impossible.

COMPTABILITÉ DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Livre de comptabilité de l'ingénieur en chef (*modèle* n° 21). — L'art. 7 du nouveau règlement, qui charge l'ingénieur en chef de mandater le payement des dépenses de son service, a pour conséquence de modifier profondément la tenue des écritures de ce fonctionnaire. L'art. 37 indique comment, dans ce nouveau système, le livre de comptabilité sera composé, et la formule n° 21 présente les divisions et les subdivisions de ce livre. L'intelligence en est facile; quatre parties principales y figurent, les *crédits*, les *dépenses*, les *ordonnances de fonds* et les *mandats délivrés*. Les crédits généraux sont inscrits au premier tableau A, et distribués entre les divers services d'ingénieurs, tableau B, puis sous-répartis par article, avec indication de la nature de la dépense et de l'ingénieur qui en est chargé, tableau C.

Les dépenses que les états mensuels des ingénieurs ordinaires font connaître sont consignées, à la fin de chaque mois, sur le tableau D, par route, pont, rivière, etc.; elles le sont en même temps par chapitre du budget et par service d'ingénieur, sur l'état E, où l'on inscrit aussi les mandats délivrés, de telle sorte que, par la comparaison entre les dépenses et les payements, l'on puisse apprécier comment doivent être réparties, entre les chapitres et les services, les ordonnances de fonds annoncées.

Ces ordonnances et leur distribution sont enregistrées sur le tableau F. Le journal d'inscription des mandats délivrés, tableau G, se substitue à celui des certificats pour payement que tenait l'ingénieur en chef, et, pour que la situation de l'emploi des fonds soit complètement établie, les mandats sont récapitulés, par service d'ingénieur, sur le tableau H; les résultats de ces différents tableaux se vérifient mutuellement.

Registre des comptes ouverts (*modèles* nos 22 *et* 22 bis). — Les comptes ouverts à chacun des articles de la sous-répartition, modèle n° 22, forment un registre séparé du livre de comptabilité, parce que celui-ci n'est établi que pour une année, tandis que le premier comprend des entreprises d'une plus longue durée, et ne se remplace que lorsqu'il est rempli. La page de gauche recevra les renseignements relatifs aux dates, aux dépenses et aux crédits, en ce qui concerne les entreprises; ces indications sont formulées par des tableaux à colonnes, afin qu'elles soient partout inscrites de la même manière.

Pour les dépenses du personnel, les comptes ouverts sont tenus, par chapitre, dans la forme dont le modèle n° 22 *bis* indique les dispositions.

Situation mensuelle et état continuatif (*modèles* nos 23 *et* 24). — Les modèles nos 23 et 24 de l'état sommaire des crédits et des dépenses, par article de la sous-répartition et de l'état continuatif des crédits, dépenses, ordonnances et mandats, n'ont besoin d'aucune explication; ce sont, avec quelques simplifications, les pièces actuellement en usage.

Certificat pour payement des dépenses du personnel (*modèle* n° 25). — L'ingénieur en chef continuera de dresser, pour chaque mois, les états des appointements dus aux ingénieurs et conducteurs employés dans le service qu'il dirige, formule n° 25, et ces pièces seront, comme par le passé, produites au payeur à l'appui des mandats de payement.

Mandatement. — Les règles prescrites par le règlement du 16 septembre 1843, pour la délivrance des mandats de payement, continueront d'être fidèlement observées, l'ingénieur en chef étant substitué au préfet comme ordonnateur secondaire. Si l'ingénieur en chef est absent, les mandats seront signés par l'ingénieur délégué pour le remplacer.

Mandats; avis donnés aux ingénieurs ordinaires; bordereau journalier des mandats émis (*modèles* nos 26, 27 et 28). — Les mandats seront dressés conformément au modèle n° 26; l'ingénieur en chef en donnera avis aux ingénieurs qui ont fait les propositions de payement, par un bulletin, modèle n° 27; il adressera, chaque jour, au payeur le bordereau par exercice, formule n° 28, des mandats émis, et y joindra les pièces justificatives. La remise des mandats aux ayants droit s'opérera, d'ailleurs, par l'ingénieur en chef ou par les ingénieurs ordinaires, avec les précautions qu'indique le règlement de 1843.

Refus de payement par un payeur. — En cas de refus par un payeur de payer un mandat délivré sur sa caisse, l'ingénieur en chef peut, usant du droit conféré à l'ordonnateur par l'art. 88 du règlement de 1843, requérir par écrit, sous sa responsabilité et à la condition d'en rendre immédiatement compte au ministre, qu'il soit passé outre au payement; le payeur alors y procède sans délai; l'ingénieur en chef, toutefois, n'aura recours à cette mesure que si elle est justifiée par l'urgence; il sera préférable, s'il n'y a pas urgence, qu'il défère à l'administration supérieure les difficultés que le payeur élève; il évitera par là d'engager sa responsabilité.

Bordereau mensuel des mandats émis (*modèle* n° 29). — L'ingénieur en chef rendra compte, chaque mois, au préfet, des mandats par lui délivrés (modèle n° 29), et établira, à la fin du bordereau détaillé, le total de ses mandats depuis le commencement de l'exercice. C'est en réunissant les bordereaux fournis pour les divers services d'ingénieur en chef, s'il y en a plusieurs dans son département, que le préfet composera la situation mensuelle, par chapitre, des dépenses, des ordonnances et des mandats imputés sur les crédits de l'exercice, situation qu'il doit envoyer, chaque mois, au ministère des travaux publics.

États trimestriels des dépenses du personnel (*modèles* nos 30 *et* 30 bis). — L'art. 44 du nouveau règlement est relatif aux états trimestriels des dépenses du personnel assujetti à la retenue pour la caisse des retraites, et de celles du personnel qui en est exempt (modèles nos 30 et 30 *bis*).

Situation définitive, au 31 décembre, des dépenses dont l'ingénieur en chef rend personnellement compte (*modèle* n° 31). — L'état de situation définitive, au 31 décembre, des dépenses dont l'ingénieur en chef rend personnellement compte sera non moins simplifié que l'état analogue dressé par l'ingénieur ordinaire. On se bornera, en effet (modèle n° 31), à récapituler ces dépenses par masses avec rappel des décisions qui les ont autorisées. Ce résumé pourra suffire à l'administration centrale, parce que les détails lui en auront été successivement fournis dans le courant de l'exercice.

Situation définitive, au 31 décembre, des crédits et des dépenses (*modèle* n° 32). — Dans l'état modèle n° 32, l'ingénieur en chef résumera la situation, au 31 décembre, des crédits et des dépenses de son service, à l'aide des situations partielles dressées tant par les ingénieurs ordinaires que par lui-même. Après avoir rappelé les crédits généraux par chapitre, il présentera leur subdivision par article, ainsi que les dépenses imputables sur les fonds de l'exercice; puis il récapitulera les crédits et

dépenses par chapitre, en indiquant les retenues pour garantie.

Les formules qui complètent la collection (modèles nos 33, 34, A et B) existent déjà, à quelques différences près, et n'exigent ici aucune explication.

Le règlement du 28 septembre est exécutoire à partir du 1er janvier prochain. Les payements de l'exercice 1849 s'achèveront toutefois suivant le mode actuel.

Je ne crois pas avoir besoin, monsieur, de vous recommander, en terminant cette instruction, l'observation attentive des nouvelles règles auxquelles la comptabilité est soumise; vous y reconnaîtrez, à la fois, des améliorations réelles et une nouvelle preuve de l'estime et de la confiance que le gouvernement accorde aux ingénieurs. Assujettir tous les faits de dépenses à des enregistrements primordiaux dont la forme et l'enchaînement assurent l'authenticité, et relier méthodiquement à cette origine les reproductions successives de ces faits, c'est donner à la comptabilité des bases qui lui manquaient; supprimer pour un certain nombre de cas la nécessité d'une décision ministérielle, et abréger les développements des pièces à produire, c'est rendre la marche des affaires plus rapide, et réserver aux ingénieurs plus de temps pour l'étude et l'exécution des travaux; enfin, élever la responsabilité des fonctions, c'est élever les fonctionnaires eux-mêmes, et, sous ce rapport, les avantages du nouveau règlement vous apparaîtront avec évidence dans les divers degrés de la hiérarchie. Ces dispositions n'auront assurément que d'heureuses conséquences; elles ne profiteront pas seulement à la comptabilité, mais aux autres parties du service, dont elles rendront la surveillance plus facile et plus complète.

Circulaire du ministre des travaux publics du 16 mars 1850, complétant la précédente.

L'art. 7 du règlement porte que les ordonnances de délégation concernant le service des ponts et chaussées seront sous-délégués aux ingénieurs en chef. Les préfets n'ont pas à s'occuper de ces sous-délégations, attendu qu'elles sont effectuées d'office par l'administration centrale du ministère des travaux publics, et que la direction du mouvement général des fonds au ministère des finances y donne la suite nécessaire.

L'art. 8 du règlement autorise les préfets à approuver les propositions des ingénieurs en chef relatives à certaines dépenses. Les limites de 5,000 francs pour les indemnités de terrain et de 1,000 francs pour les indemnités de dommages sont posées pour chacune des parcelles de terrain qu'il s'agit d'acquérir et pour chacun des propriétaires qui ont éprouvé des dommages.

J'attache beaucoup d'importance à ce que MM. les ingénieurs n'usent de la faculté accordée par cet article que pour les dépenses qui y sont explicitement énoncées. Les dépenses relatives au personnel, aux frais d'impression, aux achats d'instruments et d'objets mobiliers, etc., restent, comme par le passé, soumises à mon approbation. J'en excepte seulement les frais d'impressions, de cartonnage, d'emballage et de transport des formules du nouveau règlement, qui seront réglés avec votre approbation, monsieur le préfet, et dont MM. les ingénieurs rendront compte dans l'état trimestriel (modèle n° 19).

L'art. 12 exige l'inscription, *de la main du payeur*, sur le livret de caisse, des payements faits au régisseur. Par le mot *payeur*, il faut entendre tout agent du trésor chargé de remettre au régisseur la somme pour laquelle un mandat lui a été délivré.

Un agent du service, quel que soit le nombre de régies dont il aura été nécessaire de le charger et quelle que soit la nature des fonds destinés à payer les dépenses, ne doit jamais avoir qu'un seul livret de caisse, comme il n'a qu'un seul carnet d'attachements, quels que soient les ateliers confiés à sa surveillance.

Pour le payement, au moyen de mandats individuels, des cantonniers, des ouvriers auxiliaires et des tâcherons, l'ingénieur ordinaire délivrera, par article de la sous-répartition, un seul certificat, auquel il joindra le décompte des cantonniers en double expédition (modèle n° 11), ou le rôle des journées d'ouvriers employés (modèle n° 12), ou l'état des travaux à la tâche (modèle n° 6).

Afin de ne pas trop multiplier les mandats, les ouvriers et fournisseurs payés directement pourront ne recevoir qu'un seul mandat par mois, après la production des états de situation. Toutefois, le mandatement, pour cette partie du service, pourra avoir lieu à des époques plus rapprochées, si l'ingénieur en chef le juge convenable.

Quant aux avances à faire aux régisseurs, les mandats devront être échelonnés de manière que le montant n'en soit touché que la veille des payements à effectuer ou tout au plus quelques jours auparavant. Les sommes à toucher par les régisseurs devront en outre être déterminées à raison de l'importance des besoins immédiats du service, et de façon que l'encaisse restant disponible soit toujours renfermé dans les limites les plus étroites.

4° Instruction du ministre des travaux publics du 25 octobre 1851, pour l'exécution du règlement du 28 septembre 1849.

Monsieur le préfet, le règlement spécial sur la comptabilité du ministère des travaux publics, en date du 28 septembre 1849, a été mis en vigueur, vous le savez, le 1er janvier 1850 :

il a donc subi déjà l'épreuve d'une assez longue expérience.

Parmi les dispositions nouvelles introduites dans ce règlement, l'une des plus importantes est celle qui charge les ingénieurs en chef de mandater les dépenses de leur service. Les résultats obtenus par cette mesure ont pleinement rempli l'attente de l'administration. En exonérant les bureaux des préfectures du travail matériel de l'expédition des mandats, en dispensant les préfets d'un nombre considérable de signatures qui entraînait une perte de temps qu'aucun avantage ne pouvait compenser, on a imprimé à cette partie du service une célérité qu'il était impossible d'obtenir précédemment. La correspondance directe entre les ingénieurs en chef et les payeurs des départements, conséquence nécessaire du nouveau mode de mandatement, accélère encore les payements, et rend plus facile la régularisation des pièces justificatives jointes aux mandats. Ainsi, le double but de la régularité et de la promptitude a été atteint de la manière la plus complète.

Quant aux dispositions qui concernent la tenue des écritures dans les divers degrés de la comptabilité, la correspondance des ingénieurs en chef, les rapports des inspecteurs divisionnaires, constatent que l'application des règles tracées par le nouveau règlement n'a point présenté de difficultés sérieuses.

Seulement, quelques-unes de ces règles ont été diversement interprétées par les ingénieurs et il en est résulté des divergences regrettables dans la manière d'opérer.

D'un autre côté, l'expérience a démontré la nécessité d'introduire de légers changements dans quelques-uns des modèles annexés au règlement.

Pour être en mesure de lever tous les doutes et d'établir l'uniformité dans tous les services, je me suis fait représenter la correspondance des ingénieurs en chef; je me suis fait rendre compte par les inspecteurs divisionnaires des observations qu'ils avaient recueillies pendant leurs tournées sur l'exécution du nouveau règlement; je les ai consultés sur la manière de résoudre les difficultés que l'application de ce règlement avait rencontrées.

Après m'être ainsi entouré de tous les renseignements désirables, j'ai pu agir en pleine connaissance de cause, et tracer avec certitude et définitivement les règles auxquelles les ingénieurs devront à l'avenir se conformer uniformément.

La présente circulaire a pour objet de faire connaître les mesures que j'ai arrêtées et de donner les explications nécessaires pour résoudre les difficultés qui m'ont été soumises. Je suivrai, dans les instructions dont elle se compose, l'ordre des modèles annexés au règlement du 28 septembre 1849. J'y joindrai les modèles qui ont dû subir des modifications. On trouvera sur ces nouveaux modèles des exemples des écritures qui doivent y être portées.

MODÈLE N° 1. — *Journal ou carnet d'attachement.*

Quelques ingénieurs ont pensé que les conducteurs chargés de la surveillance des travaux exécutés sur les fonds du trésor et sur les fonds des départements devaient avoir deux carnets. D'autres ont admis que les attachements pouvaient être relevés sur un carnet auxiliaire, au crayon, pour être reportés dans un délai déterminé sur le carnet officiel, qui seul serait conservé dans les archives.

Cette manière de procéder est contraire à l'esprit et au texte du nouveau règlement : aux termes de l'art. 9 du règlement et de l'instruction du 29 novembre 1849, toutes les inscriptions doivent être faites à l'encre, sur les lieux mêmes et au moment où s'opèrent les constatations, en présence des ouvrages exécutés ; et c'est le carnet original, ainsi tenu par chaque agent, qui doit servir de base à la liquidation des dépenses et être conservé dans les archives.

Le carnet est unique et universel ; quels que soient les ateliers surveillés par chaque conducteur, que les travaux soient exécutés sur le budget du ministère des travaux publics ou sur celui du ministère de l'intérieur, sur les fonds du trésor, des départements ou des communes, c'est sur le même carnet que doivent être inscrits tous les faits de dépense de la gestion confiée à un conducteur.

Plusieurs chefs de service ont exprimé l'opinion que, pour certaines espèces de travaux, il y aurait avantage à autoriser les conducteurs à avoir plusieurs carnets dont les pages seraient disposées de manières différentes suivant les inscriptions spéciales qu'ils seraient destinés à recevoir : sur de grands chantiers où certaines fournitures de pierres, de bois de formes déterminées, etc., sont très multipliées, ces carnets spéciaux diminueraient le travail des conducteurs et rendraient les vérifications plus faciles. Il suffit, pour lever cette objection, de faire remarquer que dans le cas où les attachements de cette nature sont assez multipliés pour qu'il y ait de notables avantages à ne pas les porter dans la forme ordinaire sur le carnet du conducteur, il y a presque toujours un agent secondaire spécialement chargé de tenir ces attachements, et qu'aucune disposition du nouveau règlement ne s'oppose à ce que le carnet ou les feuilles auxiliaires tenus par cet agent reçoivent, si les ingénieurs le jugent indispensable, une autre forme que celle prescrite pour le carnet ordinaire. Le conducteur chargé de la surveillance des travaux n'a plus alors à inscrire sur

son carnet, à la fin de chaque jour, que les résultats des attachements des carnets ou des feuilles auxiliaires des agents sous ses ordres. En procédant de cette manière, on satisfait à toutes les exigences du service, sans qu'il soit nécessaire de proposer une dérogation à l'une des règles essentielles de la nouvelle comptabilité.

L'art. 10 du règlement porte que les carnets successivement remis dans une même année à chaque conducteur reçoivent une série de numéros. Cette prescription n'ayant pas été uniformément appliquée, il convient d'ajouter que, pour chaque carnet qui lui est remis, le conducteur ne recommence pas une nouvelle série de numéros d'ordre, mais continue la même série du commencement à la fin de l'année.

Lorsqu'un conducteur est remplacé, à moins de circonstances particulières qui détermineraient les ingénieurs à conserver tous les documents de comptabilité qui se rapportent à sa gestion, le nouveau conducteur est mis en possession du carnet de son prédécesseur, et continue la même série de numéros. Il faut seulement que les faits des deux gestions soient séparés, parfaitement distincts, et qu'aucune confusion ne puisse avoir lieu.

En fin d'exercice, le carnet, rempli ou non, est nécessairement clos, et c'est sur un nouveau carnet, avec une nouvelle série de numéros d'ordre, que les faits de dépenses se rapportant à l'exercice qui commence sont constatés.

Il n'est pas nécessaire que les conducteurs et les agents secondaires signent tous les articles qu'ils inscrivent sur leur carnet; il faut seulement qu'au bas de chaque page remplie, ils apposent leur signature ou leur parafe.

Quelques ingénieurs ont pensé que, le conducteur inscrivant sur son carnet tous les résultats des carnets des piqueurs, surveillants ou autres agents placés sous ses ordres, et s'appropriant ainsi ces constatations, il n'était pas nécessaire que les carnets des agents secondaires fussent conservés et déposés dans les archives. C'est là une grave erreur. D'abord les carnets des piqueurs et surveillants contiennent naturellement plus de détails que le carnet du conducteur, qui se borne à inscrire des résultats ; ils comprennent aussi des inscriptions contradictoires, pour lesquelles le conducteur, en les transportant sur son carnet, ne saurait exiger de nouvelles signatures, et dans le règlement du décompte d'une entreprise, dans l'instruction d'une réclamation, il est presque toujours indispensable de recourir aux détails élémentaires, et de représenter les signatures des parties intéressées. D'ailleurs, il est dans l'esprit du nouveau règlement, et il est essentiel dans toute bonne comptabilité, de conserver la trace des opérations et l'enchaînement de toutes les productions. Il faut enfin que chacun supporte la part de responsabilité qui lui est naturellement dévolue, et que l'administration conserve la double garantie que lui offrent les signatures des deux agents chargés, le premier de constater les faits, et le deuxième de vérifier et de contrôler toutes les constatations, avant de s'en approprier les résultats.

Plusieurs chefs de service ont exprimé le regret de ne pouvoir faire inscrire sur le carnet, dont le format ne leur semble pas d'ailleurs devoir être changé, les grands dessins des ouvrages d'art, des bâtiments dont il est important de saisir l'ensemble. Il est facile de suppléer à l'insuffisance des croquis du carnet, ainsi que cela a été fait dans plusieurs services, au moyen de registres ou de feuilles séparées qui sont rattachées aux inscriptions du carnet par des numéros d'ordre. Le règlement du 28 septembre 1849, art. 52, titre III, a admis ces feuilles auxiliaires pour les travaux des bâtiments civils. Rien ne doit s'opposer à ce que le service des ponts et chaussées use de cette faculté toutes les fois que les ingénieurs le jugeront nécessaire.

Les explications qui précèdent ne portent que sur des objets de détail qui, sans être d'une très grande importance, ne devaient cependant pas être négligés.

Je vais maintenant traiter la question qui a présenté le plus de difficultés pour la tenue des carnets.

Cette question, la plus importante de toutes, consiste à déterminer la nature des constatations qui doivent être inscrites sur les carnets et la manière dont ces inscriptions doivent être faites.

D'abord, conformément au texte du nouveau règlement et des instructions de l'administration pour en assurer l'exécution, *tous les faits de dépense, de quelque nature qu'ils soient,* doivent être inscrits sur le carnet; mais on ne doit pas y faire figurer les observations qui se rapportent aux autres parties du service. C'est sur un carnet spécial ou sur des feuilles préparées *ad hoc* que ces observations doivent être portées, ainsi que les opérations de nivellement, de lever des plans, etc., qu'un conducteur est appelé à faire tous les jours.

L'inscription sur le carnet des menues fournitures, des journées, des dépenses en régie et des ouvrages exécutés par les entrepreneurs, alors que ces ouvrages sont entièrement terminés, se fait sans difficulté par les conducteurs qui sont depuis longtemps habitués à produire les états et les métrés nécessaires pour la rédaction des décomptes.

Quant aux travaux non terminés et aux approvisionnements, les instructions du 29 novembre 1849 et du 16 mars 1850 ont déjà appelé l'attention des ingénieurs sur la nécessité de les séparer d'une manière parfaite-

ment distincte des ouvrages terminés et dont le métré est définitif. Mais ces instructions n'ayant pas été bien comprises, ou du moins n'ayant pas été appliquées d'une manière uniforme, il est nécessaire d'entrer à cet égard dans quelques détails.

Sur presque tous les ateliers, il est des ouvrages qui ne peuvent être rigoureusement appréciés qu'au moment même où ils sont exécutés. Une flache que l'on relève sur une chaussée pavée, un pieu que l'on enfonce dans le sol, une pierre de taille que l'on recouvre de maçonnerie, un mur de fondation, etc., ne peuvent être mesurés et constatés qu'à un instant déterminé : si la constatation était différée, il deviendrait le plus souvent impossible de régler les comptes des entrepreneurs sans léser leurs intérêts ou ceux de l'État. Il est donc de la plus haute importance que pour tous les ouvrages dont la trace disparaît ou qui doivent être cachés, la constatation ait lieu sur le fait même et soit immédiatement inscrite sur le carnet.

Pour les ouvrages qui restent apparents, au moins pendant un certain temps, le métré ne doit être fait qu'alors qu'il est utile de le faire, c'est-à-dire, en général, lorsque l'ouvrage est terminé. Il y aurait, en effet, des inconvénients graves à faire le métré d'un ouvrage en maçonnerie, par exemple, en évaluant avec plus ou moins d'exactitude, dans chaque reconnaissance de travaux, les cubes irréguliers successivement exécutés, et l'on arriverait probablement ainsi, pour l'ensemble, à des résultats fort éloignés de la vérité. Mais cet ouvrage peut presque toujours se décomposer en diverses parties parfaitement définies et distinctes, et il convient que l'on procède pour chacune de ces parties, lorsqu'elle est terminée, comme pour l'ouvrage entier, et que le métré en soit immédiatement dressé. On n'aura pas à craindre, en opérant de cette manière, de commettre des erreurs, et l'on atteindra le but que l'on doit toujours se proposer, celui de se rendre à toute époque un compte aussi exact que possible de la situation des travaux. C'est aux ingénieurs à rechercher pour chaque espèce d'ouvrage, dans chaque cas particulier, l'ordre à suivre pour que les métrés soient faits dans des conditions convenables, et à donner des instructions pour qu'ils soient présentés de la manière la plus simple et la plus claire.

Il ne suffit pas que, dans les inscriptions sur leur carnet, les conducteurs se contentent de déclarer que les ouvrages ont été exécutés conformément au devis et ont les dimensions prescrites ; il est indispensable que ces dimensions soient entièrement reproduites sur le carnet. On comprend, en effet, que ce serait pour les agents paresseux ou négligents un moyen très commode de se débarrasser des opérations qu'ils ont à faire. Quant à ceux qui comparent avec soin, comme ils le doivent, les dimensions des ouvrages exécutés à celles que le devis a prescrites, ce n'est pas leur imposer un surcroît de travail considérable que d'exiger que les résultats de cette comparaison soient inscrits sur leur carnet.

Mais les conducteurs des ponts et chaussées n'ont pas seulement à produire la situation des entreprises, alors que les ouvrages, ou du moins certaines parties des ouvrages, étant terminés, il est utile d'en faire le métré ; il faut que, conformément aux prescriptions des règlements, ils fournissent aux ingénieurs, à la fin de chaque mois, tous les éléments nécessaires pour établir la situation des travaux et qu'ils comprennent dans leurs évaluations, indépendamment des ouvrages terminés, les ouvrages non terminés et les approvisionnements. Ici se présentent quelques difficultés.

Aux termes de l'instruction du 16 mars 1850, on ne saurait se dispenser de porter les travaux non terminés et les approvisionnements sur le sommier, et par conséquent sur le carnet, dont le sommier ne fait que reproduire les inscriptions en les classant dans l'ordre convenable ; mais les ingénieurs doivent les faire séparer d'une manière parfaitement distincte des ouvrages dont le métré est définitif et sur lequel il n'y aura plus à revenir ; ils doivent de plus faire en sorte que dans les inscriptions du carnet et dans les situations qui leur sont successivement adressées, les ouvrages non terminés et les approvisionnements, dans les transformations qu'ils subissent, ne puissent donner lieu à aucune confusion.

Pour atteindre ce résultat d'une manière uniforme, le mode le plus simple, celui qui se prête le mieux à toutes les exigences des travaux consiste à procéder, *à la fin de chaque mois*, sans tenir aucun compte des inscriptions du mois précédent, à une constatation nouvelle *ab ovo* des ouvrages non terminés et des approvisionnements. Quelques exemples feront comprendre les avantages de ce mode.

Un cube de maçonnerie d'une forme irrégulière n'a pu, dans la situation du premier mois, être évalué que d'une manière approximative ; à la fin du deuxième mois, une partie définie de l'ouvrage est achevée, comment fera-t-on le métré définitif ? J'ai déjà dit qu'on s'exposerait à commettre des erreurs très considérables si l'on procédait par voie d'addition, c'est-à-dire si l'on ajoutait au cube approximatif, porté le premier mois, un nouveau cube évalué aussi d'une manière approximative ; le résultat ainsi obtenu serait souvent fort différent de celui que l'on trouve en procédant directement, rigoureusement, au métré de la partie terminée de l'ouvrage. On est donc forcément conduit à faire le métré pour l'ensemble des travaux exécutés pendant les deux mois, et, si l'on veut tenir compte du cube porté à la fin du premier mois, à retran-

cher ce cube du cube total que le métré définitif a donné. Dès lors il est plus simple de ne pas tenir compte du métré du premier mois; on a moins d'opérations à faire, et il est plus facile de retrouver dans les situations mensuelles les éléments du métré général de l'ouvrage.

D'ailleurs, il n'est pas toujours possible de procéder par différence: une tranchée pour la construction d'une route, d'un canal, d'un chemin de fer, etc., est entamée; le premier mois, un certain cube, approximativement évalué, a été fouillé et transporté à une certaine distance moyenne; à la fin du deuxième mois, non-seulement le cube a varié, mais aussi la distance moyenne, et souvent les mains d'œuvre effectuées sur l'ensemble des terrassements, de sorte que de nouveaux prix provisoires doivent être établis pour les terrassements effectués dans le premier comme dans le second mois. Dans cet exemple, pour obtenir des résultats satisfaisants, on ne peut donc, sans se jeter dans des complications excessives, procéder par voie d'addition, ni même par voie de soustraction comme pour les maçonneries, et le seul mode simple, rationnel, est de recommencer à la fin de chaque mois la constatation *ab ovo* de tous les terrassements en cours d'exécution.

Les approvisionnements présenteraient des difficultés de même nature, si l'on voulait dans chaque situation tenir compte de ceux qui ont été portés dans les situations précédentes, et l'on augmenterait le travail des agents, en même temps que l'on rendrait les vérifications plus difficiles.

On devra donc procéder de la même manière pour la constatation des travaux non terminés et pour la constatation des approvisionnements.

Ces constatations se feront une fois par mois, à l'époque la plus rapprochée de la fin du mois que le permettront les exigences du service.

Elles seront, pour chaque atelier, distinctes des inscriptions qui se rapportent au métré définitif des ouvrages, et formeront des articles nettement séparés, portant en tête :

« Travaux non terminés. »

« Approvisionnements. »

Et, lorsque la situation du mois suivant aura été établie, on tirera un trait rouge en marge de ces articles, afin que, dans les vérifications et les recherches à faire ultérieurement, ils ne puissent donner lieu à aucune confusion.

L'art. 11 du règlement du 28 septembre 1849 porte que les attachements qui par leur nature doivent être contradictoires reçoivent sur le carnet la signature de la partie intéressée. Cette prescription n'a pas été suivie d'une manière uniforme, et quelques instructions sont nécessaires.

Pour les ouvrages non terminés et pour les approvisionnements, la signature de l'entrepreneur ne doit pas être réclamée. On comprend, en effet, que, pour les faits de cette nature, si les constatations du conducteur donnent lieu à des réclamations, il sera toujours possible d'y revenir et de rectifier les erreurs reconnues dans l'état du mois suivant, ou même, si cela était nécessaire sur les chantiers d'une grande importance, au moyen de situations produites dans le courant du mois. Mais pour tous les ouvrages dont le métré est définitif, pour ceux surtout qui ne doivent pas rester apparents ou dont la trace disparait, la signature de la partie intéressée est indispensable ; elle doit toujours être exigée. Il faut que, pour remplir cette prescription du règlement, les entrepreneurs accréditent, sur chaque chantier, un ou plusieurs agents chargés de les remplacer dans toutes les opérations contradictoires, et les ingénieurs, au commencement de chaque campagne, doivent exiger que ces agents soient régulièrement désignés.

C'est au bas des inscriptions contradictoires que les signatures des parties doivent être apposées. Il est indispensable que l'on indique bien nettement à quels articles se rapporte chaque signature.

Dans toutes les opérations contradictoires l'agent de l'administration doit apposer sa signature à côté de celle de la partie intéressée.

Les conducteurs étant quelquefois chargés de diriger les régies établies au compte des entrepreneurs, quelques ingénieurs ont demandé si les différentes opérations faites par la régie devaient être inscrites sur le carnet unique du conducteur, ou s'il convenait de tenir un carnet spécial. C'est évidemment le second système qui doit être adopté. En effet, la régie établie au compte d'un entrepreneur est une affaire particulière en dehors des fonctions ordinaires des conducteurs, dont les opérations, comme régisseurs, ne constituent pas des droits acquis contre l'Etat et dont la gestion peut être discutée par l'entrepreneur. Il importe donc que ces opérations soient inscrites sur un carnet spécial que l'on puisse consulter et représenter à toute époque, sans avoir à se dessaisir des documents qui se rapportent aux travaux faits au compte de l'Etat.

Il y aurait d'ailleurs de graves inconvénients à porter sur le carnet ordinaire toutes les opérations de la régie, car il faut remarquer que, bien qu'exécutés en régie, on doit évaluer les travaux aux prix de l'adjudication et dresser le décompte dans la forme ordinaire, pour établir la situation de l'entrepreneur vis-à-vis de l'Etat. Le conducteur-régisseur, s'il était en même temps chargé de la surveillance des travaux, aurait donc, d'une part, à porter sur son carnet les inscriptions nécessaires pour dresser le décompte des ouvrages exécutés et

des dépenses faites au compte de l'Etat, et, d'autre part, à répéter les mêmes inscriptions pour solder les ouvriers et fournisseurs de la régie au compte de l'entrepreneur; il lui serait bien difficile de ne pas faire confusion, d'indiquer toujours très nettement à quel compte chaque article se rapporte, et il pourrait résulter de cette double inscription des doubles emplois que l'on doit s'efforcer d'empêcher.

L'art. 11 du règlement prescrit aux ingénieurs de viser fréquemment les carnets. Il importe que les ingénieurs comprennent bien que ce n'est pas un simple visa qui leur est demandé, mais qu'ils ont à vérifier les inscriptions faites et à en constater par eux-mêmes l'exactitude. La formule qu'ils emploieront en apposant leur signature sur un carnet est celle-ci : *Vu et vérifié.* Il convient aussi de leur rappeler que ces vérifications doivent avoir lieu le plus souvent possible, soit dans leurs tournées, soit lorsqu'ils appellent les conducteurs auprès d'eux, et qu'ils ont d'ailleurs à donner toutes les instructions nécessaires pour que les carnets soient tenus d'une manière uniforme, le plus simplement et le plus clairement possible.

C'est ici le lieu de faire remarquer qu'il n'est pas exact, ainsi que quelques ingénieurs en ont exprimé la crainte, que le règlement du 28 septembre 1849, en déterminant les formes à suivre pour la constatation régulière des faits de dépense, ait affranchi les ingénieurs de la responsabilité qui leur est dévolue pour toutes les parties du service qu'ils dirigent. Les conducteurs et les ingénieurs, dans la limite de leurs attributions, conservent toute la part de responsabilité qui pesait sur eux avant la promulgation du nouveau règlement. Placés plus près de l'exécution des travaux, presque constamment sur les ateliers, les conducteurs sont naturellement appelés à constater les faits ; mais ces constatations ne forment pas titre pour les parties intéressées, et c'est sous leur responsabilité propre que les ingénieurs, après avoir opéré toutes les vérifications qu'ils jugent nécessaires et exercé le contrôle qui leur appartient essentiellement, admettent les résultats des inscriptions faites sur les carnets des conducteurs. Le règlement du 28 septembre n'a allégé la responsabilité d'aucun des agents ou fonctionnaires dont l'intervention est nécessaire pour constater et liquider les droits acquis contre l'Etat ; il a, au contraire, en réglant les attributions de chacun, rendu la responsabilité plus réelle et donné à tous plus de garanties. Les ingénieurs iraient directement contre le but que l'administration s'est proposé et manqueraient à l'un de leurs premiers devoirs, en n'exerçant pas, sur toutes les constatations des faits de dépense, le contrôle le plus assidu et le plus vigilant.

Modèle nº 1 *bis*. — *Livret de caisse.*

Bien que les instructions du 29 novembre 1849 et du 16 mars 1850 aient donné plusieurs indications sur la tenue du livret de caisse, il ne paraît pas que l'on ait suivi une méthode uniforme pour les inscriptions sur la deuxième page de ce livret, et quelques explications sont encore nécessaires.

Le régisseur inscrit sur cette page, par ordre de dates, tous les payements qu'il effectue ; il le fait d'une manière sommaire et sans entrer dans les détails d'une facture ou d'un état de journées qu'il solde intégralement ; il se borne à inscrire le montant de la facture ou de l'état.

La 4e colonne, qui a pour titre : « Payements justifiés au payeur, » est destinée à recevoir le total de chaque bordereau (*modèle nº* 18) qui accompagne les pièces justificatives adressées au payeur ; la date de l'envoi de ce bordereau est écrite dans la première colonne de la page, et c'est dans la colonne des observations que le régisseur porte en regard la date du renvoi par le payeur du bordereau qui le libère.

Lorsque le livret est ainsi tenu, la vérification de la caisse du régisseur consiste simplement à reconnaître si la somme qui lui reste est égale au montant des payements qui lui ont été faits, diminué du total des sommes que lui-même a payées, et si, d'un autre côté, les quittances qu'il représente donnent un total égal à la différence des sommes qu'il a payées et de celles pour lesquelles il a produit des pièces justificatives (3e et 4e colonnes de la 2e page). Rien ne s'oppose d'ailleurs à ce que le régisseur, au lieu de continuer par des reports, du commencement à la fin du livret, l'inscription des payements qu'il a opérés, arrête les comptes toutes les fois qu'il est libéré ; cette manière de procéder rendra souvent les vérifications plus faciles.

Modèle nº 2. — *Feuilles d'attachements et de journées.*

Quelques ingénieurs ont demandé qu'il soit apporté de légers changements au modèle nº 2, afin qu'on puisse, pour les grands ateliers, inscrire un plus grand nombre de noms, mettre des intercalaires, etc. L'instruction du 16 mars 1850 a autorisé les ingénieurs en chef, qui sont chargés de faire imprimer cette formule, à y apporter, dans certaines limites, les changements que les besoins des différents services peuvent rendre nécessaires.

Il n'y a donc aucune instruction nouvelle à adresser sous ce rapport ; seulement, pour tous les départements où le payement des ouvriers employés en régie s'opère par mandats individuels, il convient d'ajouter sur le modèle nº 2, comme cela a été prescrit par la circu-

laire du 16 mars 1850 pour les modèles nos 6, 11 et 12, une colonne indiquant la résidence du percepteur qui doit acquitter le mandat.

L'instruction du 29 novembre 1849 a appelé l'attention des ingénieurs sur la nécessité de soumettre les surveillants à des règles uniformes pour la tenue des feuilles d'attachements, surtout en ce qui concerne la manière de pointer les absents à chaque reprise du travail. Divers systèmes ont été appliqués ou proposés pour les pointages, et l'on comprend que, suivant les localités et les habitudes des ouvriers, les méthodes puissent être différentes. Il est toutefois quelques précautions qu'il convient d'appliquer à tous les services.

Il importe qu'après avoir inscrit les noms des ouvriers dont l'emploi est autorisé, le surveillant ne puisse pas, alors que la journée est expirée et qu'aucune vérification n'a été faite, ajouter de nouveaux noms à ceux des ouvriers qui ont réellement travaillé. Les ingénieurs, dans chaque service, doivent prendre les mesures nécessaires pour empêcher cette fraude.

La case réservée à chaque ouvrier, pour une journée, doit contenir autant de divisions qu'il y a de reprises; il doit y avoir un appel constaté par une marque dans la partie correspondante de la case.

Il doit être admis sur tous les ateliers que l'ouvrier qui ne se présente pas à l'heure de la reprise, ou qui quitte le travail avant la fin, perd tout le temps de la reprise, et que le surveillant doit immédiatement constater son absence.

Quant aux moyens d'assurer, autant que possible, l'exactitude des constatations, on a proposé deux modes: l'un qui consiste à pointer à chaque appel les ouvriers présents, et l'autre à pointer seulement les absents. Si l'on adopte le premier mode, il est nécessaire que, pour empêcher toute addition ultérieure, on oblige le surveillant à indiquer immédiatement au bas ou au verso de la feuille le nombre des ouvriers présents à chaque appel; c'est un moyen de contrôle qui est indispensable, mais qui a l'inconvénient de présenter une difficulté de plus aux surveillants qui peuvent savoir à peine écrire, et il est à craindre que les changements qui se produiraient après les appels ne soient pas constatés ou ne jettent de la confusion dans les inscriptions. Ces raisons me font penser que le second mode, qui consiste à marquer seulement les absences, soit lors de l'appel, soit à tout autre moment de la durée du travail, est en général préférable. De cette manière, il n'y a jamais de modifications à apporter aux indications des feuilles, et le surveillant n'a pas d'excuse si, à l'heure où la vérification est faite, il n'a pas porté le signe d'absence pour tous les ouvriers qui ne sont pas sur l'atelier. Il est essentiel de remarquer que, pour empêcher l'addition ultérieure de noms d'ouvriers étrangers à l'atelier, les surveillants doivent être tenus de porter, chaque jour, le signe d'absence non-seulement au droit du nom de chaque ouvrier absent, mais aussi au droit de toutes les cases non remplies de la deuxième colonne de la feuille d'attachement.

Le conducteur adressant à l'ingénieur ordinaire les feuilles d'attachements des journées et ne portant, en général, sur le carnet et sur le sommier que les résultats de ces feuilles, il est souvent nécessaire qu'à titre de renseignement il conserve un tableau portant les noms des ouvriers qu'il a employés, et le prix de la journée de chacun. Ce tableau doit comprendre aussi les prix courants des fournitures les plus usuelles dans les travaux en régie, afin que le conducteur ne soit pas exposé à payer pour les mêmes objets des prix très différents, et qu'en cas de remplacement son successeur profite de l'expérience acquise. De leur côté, les ingénieurs doivent contrôler avec soin tous les prix qui sont portés sur les états de journées et de travaux à la tâche et sur les mémoires de fournitures, les comparer aux prix accordés précédemment et se faire rendre compte de toutes les différences qu'ils constatent.

Modèle n° 3. — *Procès-verbaux de réception des matériaux.*

Bien que, d'après le règlement du 28 septembre 1849, les procès-verbaux de réception des matériaux soient rangés au nombre des pièces qui se rapportent à la comptabilité du conducteur, c'est toujours aux ingénieurs qu'il appartient essentiellement de dresser ces procès-verbaux. Les conducteurs ne font qu'assister à cette opération, et leur rôle consiste seulement à constater au bas du procès-verbal qu'ils ont inscrit sur leurs carnets les résultats de la réception faite par les ingénieurs. Si, dans l'ordre adopté pour le classement des formules, les procès-verbaux de réception des matériaux se trouvent placés au milieu de pièces qui sont exclusivement produites par les conducteurs ou les agents sous leurs ordres, c'est par ce seul motif que, pour dresser des décomptes complets, les conducteurs ont besoin de porter sur leurs carnets et sur leurs sommiers les matériaux reçus par l'ingénieur ordinaire, et que, dès lors, il est naturel de considérer les procès-verbaux qui constatent ces réceptions comme se rattachant directement à leur comptabilité. Mais les ingénieurs ne sauraient en conclure qu'ils peuvent se décharger sur les conducteurs du soin de recevoir les matériaux: autant qu'à aucune autre époque, il importe qu'ils procèdent eux-mêmes à ces réceptions; c'est une partie essentielle de leurs attributions et un devoir qu'ils doivent remplir avec la plus rigoureuse exactitude.

Modèle n° 4. — *Feuille de repiquage.*

Les instructions ont autorisé les ingénieurs à apporter dans les inscriptions des titres de colonnes de cette formule les changements que nécessiteront les besoins des différents services.

Il convient de faire remarquer aux ingénieurs qu'il est important que les feuilles de repiquage soient remises aux conducteurs dans un délai aussi court que le permettent l'éloignement des ateliers et la fréquence des communications.

Il est encore une observation qui, peut-être, ne se rattache pas directement aux formules de la comptabilité, mais sur laquelle il est utile d'appeler l'attention des ingénieurs qui sont chargés de l'entretien des chaussées pavées. Le relevé exact des dimensions d'une flache, dans une chaussée pavée, présente quelquefois des difficultés même aux personnes habituées aux opérations de métrages. Pour les agents de l'ordre de ceux qui sont ordinairement chargés de la surveillance des travaux de repiquage, c'est le plus souvent une opération impossible, et leurs indications ne sont rien moins qu'exactes. Afin de remédier à ces inconvénients, on a, dans plusieurs départements, indiqué dans les devis le nombre des pavés de divers échantillons qui représentent un mètre superficiel. Il suffit alors de compter, avant la démolition, le nombre de pavés à enlever, et tout surveillant peut faire ce comptage sans difficulté. Il serait utile de généraliser ce mode, qui est pratiqué sur les ateliers des environs de Paris, et dont l'expérience a constaté les avantages.

Modèle n° 5. — *Sommier du conducteur.*

Le sommier du conducteur est le complément nécessaire des écritures tenues par cet agent du service : le carnet constitue son journal, le sommier est son grand-livre. Ces deux éléments sont indispensables pour former une comptabilité régulière.

Le conducteur devant conserver une part importante dans la responsabilité des résultats obtenus au moyen du dépouillement des faits de dépense inscrits sur son carnet, ce dépouillement doit être fait par lui-même. Il ne peut avoir lieu dans le bureau et par les soins de l'ingénieur ordinaire, que dans le cas exceptionnel prévu par la circulaire du 29 novembre 1849.

La formule du sommier du conducteur a été l'objet d'assez nombreuses observations de la part des ingénieurs.

Les difficultés qu'a présentées l'emploi de cette formule proviennent, d'une part, de ce que la disposition du premier tableau n'a pas été généralement bien comprise; d'une autre part, de ce que le compte des travaux terminés n'a pas été séparé d'une manière assez nette de celui des ouvrages non terminés et des approvisionnements; enfin, du défaut d'uniformité dans la manière d'établir la sous-répartition des crédits.

Je vais tracer d'abord les règles qu'à l'avenir les ingénieurs en chef devront suivre pour dresser la sous-répartition des crédits.

Règles à suivre pour établir la sous-répartition des crédits.

Travaux d'entretien.

Pour les travaux d'entretien, la sous-répartition devra contenir, pour chaque arrondissement d'ingénieur ordinaire, les articles ci-après :

1° Un article distinct par entreprise, pour chaque route, pour chaque rivière, pour chaque canal, etc.;

2° Un article unique pour les dépenses en régie et les ouvriers auxiliaires, concernant une même route, une même rivière, un même canal, etc.;

3° Un article unique pour les salaires de cantonniers, concernant une même route, une même rivière, un même canal, etc.;

4° Un article unique par service d'ingénieur ordinaire pour toutes les indemnités de dommage et les dépenses diverses qui doivent être imputées sur le fonds d'entretien.

Travaux neufs.

Pour les travaux neufs, la sous-répartition devra contenir, pour chaque entreprise :

1° Un article pour les travaux exécutés aux prix de la série;

2° Un article pour les dépenses imputables sur la somme à valoir;

3° Un article pour les indemnités de terrain, les indemnités de dommage et les dépenses diverses imputables sur les fonds des travaux.

La sous-répartition générale des crédits ayant été établie d'après les bases qui précèdent, chaque ingénieur ordinaire fera, pour son arrondissement, une sous-répartition des crédits mis à sa disposition entre les conducteurs placés sous ses ordres, sauf à y apporter ultérieurement les changements que les éventualités du service pourront rendre nécessaires. Cette sous-répartition devra être faite sur les mêmes bases que la sous-répartition générale.

Si l'on se conforme exactement aux règles que je viens de poser, le conducteur n'éprouvera aucune difficulté pour ouvrir à son sommier les divers comptes où il doit classer, par article de la sous-répartition, conformément aux art. 3 et 16 du règlement, les faits de dépense extraits de son carnet.

Ces comptes sont les suivants :

1° Pour chaque entreprise,

Un compte des travaux aux prix de la série ou des marchés approuvés. Ce compte doit être divisé en deux parties : l'une concernant les travaux terminés, l'autre concernant les travaux non terminés et les approvisionnements;

Un compte des dépenses imputables sur la somme à valoir.

2° Pour chaque route, chaque rivière, chaque canal, etc.,

Un compte des dépenses en régie et des ouvriers auxiliaires;

Un compte des cantonniers.

Les conducteurs n'ont pas ordinairement à constater dans leur comptabilité les indemnités de terrain, les indemnités pour dommages, ni les dépenses diverses. (Ils n'auront donc que rarement à ouvrir un compte pour ces genres de dépenses.

Je joins à la présente circulaire le modèle d'un sommier (modèle n° 5) composé d'exemples des comptes ci-après (*) :

1° Compte d'une entreprise. — Travaux terminés;

2° Compte d'une entreprise. — Ouvrages non terminés et approvisionnements;

3° Compte des dépenses en régie;

4° Compte des cantonniers.

Premier compte. — Travaux terminés.

La partie de ce compte qui est intitulée : *Éléments du décompte de l'entreprise*, se compose de deux cadres : le premier cadre ayant pour titre : *Ouvrages qui se présentent le plus souvent*, est formé de vingt et une colonnes verticales destinées à recevoir l'inscription, en quantité, des ouvrages qui se présentent fréquemment pendant l'exécution de l'entreprise ; le second cadre, formé de quatre colonnes, est réservé aux ouvrages qui ne se présentent que rarement, ou qui n'ont pas pu trouver place dans les vingt et une colonnes qui précèdent. On porte dans la première de ces quatre colonnes les quantités d'ouvrages, dans la deuxième les numéros des sous-détails, dans la troisième les prix, dans la quatrième le montant des ouvrages.

Une dernière colonne, ayant pour titre : *Total des dépenses faites*, doit présenter le total des sommes résultant de la conversion en argent, par l'application des prix de la série, des quantités portées dans les vingt et une colonnes du premier cadre, et de la somme résultant de l'addition de toutes les sommes partielles portées dans la quatrième colonne du second cadre.

Je rappellerai ici que, pour rendre le travail plus simple et les recherches plus faciles, il convient de diviser les entreprises qui présentent un trop grand nombre de prix par sections de l'avant-métré, par ouvrages d'art, par nature de travaux, terrassements, maçonnerie, charpente, etc., ainsi que cela a été prescrit par la circulaire du 16 mars 1850. Une récapitulation, placée à la suite des différents tableaux se rapportant à une seule entreprise ou à un même article de la sous-répartition, reçoit à la fin de chaque mois le total de chaque tableau et présente la situation générale de l'entreprise.

Je ferai remarquer que le compte d'un entrepreneur ne doit comprendre que les travaux exécutés aux prix de la série ou des marchés approuvés. On ne doit jamais y faire figurer ni dépenses diverses, ni dépenses à des prix convenus. S'il s'agit de dépenses considérables, le marché doit avoir été préalablement approuvé ; si, au contraire, il s'agit de menues dépenses, pour lesquelles une autorisation spéciale n'est pas nécessaire, elles doivent naturellement être portées à l'article des dépenses en régie, alors même qu'elles sont faites par l'entrepreneur.

Les exemples donnés pour la tenue du sommier ne portent pas de retenue de garantie. Quelques ingénieurs ont pensé que c'était là une omission, et que, pour donner aux conducteurs les moyens de comparer le montant des dépenses aux crédits qui leur sont notifiés, et de reconnaître à toute époque qu'ils sont restés dans les limites de ces crédits, il était nécessaire de faire sur le sommier, en arrêtant le compte de chaque mois, toutes les opérations de retenue qui établissent le net des dépenses que l'Etat doit solder immédiatement.

Il n'est nullement nécessaire de porter les retenues de garantie sur le sommier des comptes mensuels. La notification des crédits n'est faite au conducteur qu'à titre de renseignement, et il lui sera toujours facile, par un calcul très simple, de se rendre compte de ce qu'il lui reste à dépenser. C'est d'ailleurs à l'ingénieur ordinaire qu'il appartient surtout de faire, à toute époque, cette comparaison entre les crédits et les dépenses, et de donner les instructions nécessaires pour que les travaux soient arrêtés, afin de ne pas dépasser les crédits, ou poussés avec plus d'activité, afin de les absorber en temps utile.

Il n'y aurait donc aucun avantage à surcharger le sommier et les états qui en transmettent les résultats des indications relatives aux retenues de garantie dans les comptes arrêtés à la fin de chaque mois. Seulement, afin d'empêcher toute erreur, les ingénieurs, dans la notification des crédits, devront appeler l'attention du conducteur sur ceux de ces crédits que l'application de la retenue de garantie sur les travaux exécutés, tant sur l'exercice courant que sur les exercices précédents, permettra de dépasser dans une certaine proportion.

(*) On n'a pas reproduit ci-près la couverture du sommier, ni le tableau des cantonniers, parce qu'il n'y a été fait aucun changement.

Deuxième compte. — Ouvrages non terminés et approvisionnements.

Les neuf colonnes de ce compte comprennent les numéros et les dates du carnet, les numéros d'ordre du sommier, l'indication des travaux, les quantités, les numéros de sous-détails, les prix, les dépenses par article et par nature d'ouvrages, et une colonne pour observations.

Comme sur le carnet, le compte des travaux non terminés et des approvisionnements sera recommencé *ab ovo* pour chaque situation nouvelle.

Le compte établi pour la situation précédente sera arrêté par un double trait dans toute la largeur du livre, ainsi que l'indique le modèle, et un trait à l'encre rouge sera tiré en marge afin d'éviter toute confusion.

Troisième compte. — Dépenses en régie.

L'usage des sept colonnes dont se compose ce compte est suffisamment indiqué par les exemples que présente le modèle.

Cette formule doit s'appliquer soit aux dépenses faites sur la somme à valoir d'une entreprise, soit aux dépenses en régie et aux salaires des ouvriers auxiliaires concernant l'entretien d'une route, d'un canal, etc.

Quatrième compte. — Cantonniers.

La formule destinée à recevoir les inscriptions relatives aux cantonniers a donné lieu à des observations. Quelques ingénieurs ont trouvé plus commode la formule correspondante du livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire, et ont proposé de la substituer à celle du sommier. En faisant cette observation, ils ont perdu de vue que la formule du sommier doit nécessairement donner l'indication des numéros et des dates du carnet, ainsi que les numéros d'ordre du sommier même, et que la formule du livre de comptabilité n'est pas disposée de manière à recevoir ces indications.

Il convient donc de conserver la formule du sommier sans y apporter de modifications. Au moyen de feuilles intercalaires sur lesquelles on ajoutera une colonne, sur le recto à droite, pour les sommes à reporter, et, sur le verso à gauche, une colonne pour les reports, cette formule peut s'appliquer à toutes les routes, si considérable que soit le nombre des cantonniers.

Je terminerai ce qui concerne le sommier du conducteur par une observation importante.

Il est absolument nécessaire que chaque soir, ou au moins au retour de chaque tournée, le conducteur fasse le dépouillement des écritures de son carnet et en rapporte les résultats sur son sommier. Ce livre doit être constamment tenu à jour, et j'appelle sur ce point l'attention toute particulière de MM. les ingénieurs.

Modèle n° 7. — *Décompte des cantonniers.*

Cette formule n'a donné lieu à aucune observation importante de la part des ingénieurs. Il n'a pas paru nécessaire d'y ajouter une colonne pour indiquer la résidence des cantonniers ou celle du percepteur chargé d'acquitter le mandat : c'est un renseignement donné, une fois pour toutes, lors de l'installation de chaque cantonnier, et que l'ingénieur ordinaire retrouve sur son livre de comptabilité pour la rédaction de l'état n° 11. La colonne des observations suffit, d'ailleurs, pour tous les changements auxquels peuvent donner lieu les mutations dans le personnel et les modifications des stations.

Les exemples portés sur le carnet ont fait penser à quelques conducteurs que leurs propositions (car les conducteurs ne peuvent faire que des propositions) relativement aux amendes et aux gratifications de cantonniers ne devaient être inscrites sur le sommier et sur l'état n° 7 qu'après avoir été approuvées par l'ingénieur. Il faut distinguer : si le conducteur est auprès de l'ingénieur ordinaire, ou si celui-ci fait une tournée, il est dans l'ordre que le carnet lui soit soumis et que le conducteur ne porte sur ses états que les propositions qui ont été approuvées, en rappelant dans la colonne d'observations du modèle n° 7 la date de l'approbation. Mais dans les autres cas, à moins de circonstances exceptionnelles, le conducteur porte ses propositions sur le sommier, ainsi que sur l'état n° 7, que l'ingénieur adopte ou modifie et lui renvoie ensuite, pour compléter ou modifier ses écritures. Il faut s'efforcer de simplifier et ne pas exiger des correspondances entre les ingénieurs et les conducteurs pour les détails que l'on règle d'un trait de plume à la fin de chaque mois.

Modèles nos 8, 8 *bis* et 9.

La première page du modèle n° 8 donne le moyen de faire la récapitulation des travaux de repiquages. Au fur et à mesure que les feuilles de repiquages sont remises au conducteur, et je répète ici que ce doit être le plus souvent possible, le conducteur les vérifie, les inscrit sur le tableau récapitulatif et en porte le total sur le carnet.

D'après la distinction très nette qui, aux termes des instructions, doit être établie entre les ouvrages exécutés aux prix de la série et les dépenses faites en régie ou imputables sur la somme à valoir, on ne doit pas faire figurer de *dépenses diverses* dans le décompte de l'entrepreneur.

En conséquence, il y a lieu de modifier la

deuxième et la troisième pages des modèles nos 8, 8 *bis* et 9. Ces deuxième et troisième pages ne doivent comprendre que les indications ci-après :

1° Les travaux terminés;
2° Les travaux non terminés;
3° Les approvisionnements.

Un tableau récapitulatif au bas de la troisième page indiquera le total des dépenses faites par l'entrepreneur.

La quatrième page comprendra les dépenses en régie. On y introduira seulement une légère modification, qui consiste à diviser la troisième colonne intitulée *Sommes* en deux colonnes, l'une pour le montant des rôles de journées, et l'autre pour le montant des mémoires. Cette division a été adoptée pour l'inscription des dépenses en régie sur le sommier, dont les états nos 8 et 9 doivent reproduire tous les résultats.

On remplira sans difficulté le tableau qui est au bas de la quatrième page et qui donne la situation des travaux, tant que les dépenses ne dépasseront pas les crédits ouverts. Mais lorsque les dépenses faites auront dépassé les crédits dans les limites fixées pour la retenue de garantie, la troisième colonne ne sera plus remplie, et le conducteur donnera dans la colonne des observations les renseignements nécessaires pour établir la situation.

On trouvera à la suite de la présente instruction une formule n° 9 modifiée conformément aux observations qui précèdent. On y a porté, pour les mois de janvier et de février, des exemples se rapportant aux inscriptions faites sur le sommier.

Bien que les trois formules nos 8, 8 bis et 9 portent en titre : *Situation à la fin du mois*, il est bien entendu que les conducteurs ne seront pas obligés de parcourir toutes les parties de leur subdivision le dernier jour du mois, et surtout qu'ils ne porteront pas sur les états des dépenses qu'ils n'auraient pas régulièrement constatées. Il suffit que les reconnaissances soient faites vers la fin du mois, à une époque aussi rapprochée du dernier jour du mois que le permettent les exigences du service.

Modèle annexe nos 8, 8 *bis* et 9.

Ce modèle a pour titre : ***Métré définitif des travaux***. Il convient de faire remarquer que ce ne sont pas seulement des métrés définitifs que doivent produire les conducteurs, mais aussi des métrés provisoires, à l'appui des états de dépenses, toutes les fois que cela est nécessaire. Ce serait déroger aux règles de la comptabilité que de baser des propositions de payement, qui peuvent être fort considérables pour des approvisionnements et des ouvrages non terminés, sur de simples chiffres portés sur les états nos 8 et 9, et il est indispensable que le conducteur produise à l'appui de ces chiffres les éléments qui lui ont servi à établir les évaluations. Il conviendra donc, dans les nouvelles impressions, de retrancher dans le titre le mot *définitif*, et de laisser un blanc que l'on remplira par le mot *provisoire* ou le mot *définitif*, suivant les cas.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que, dans chaque cas particulier, les ingénieurs rechercheront les moyens d'abréger ce travail autant que le comporte chaque espèce d'ouvrages. Pour les terrassements, par exemple, dans l'ouverture d'une route, d'un chemin de fer, d'un canal, on peut préparer des profils sur lesquels le conducteur indique à la fin de chaque mois, par des couleurs différentes, l'état des déblais et des remblais; quelques cotes pour chaque profil lui suffisent alors pour dresser avec une suffisante exactitude le décompte des travaux exécutés au moment de la situation mensuelle.

Modèle n° 10. — *Bordereau.*

Ce bordereau n'est susceptible d'aucune modification.

L'exécution du règlement du 28 septembre 1849, paraît avoir augmenté d'une manière assez notable le travail des conducteurs dans un certain nombre de services. Mais toutes les productions de pièces prescrites par ce règlement sont indispensables, et l'on ne saurait en supprimer aucune sans détruire l'enchaînement que l'on a voulu avec raison établir depuis le moment où le fait des dépenses est constaté jusqu'à celui où la liquidation peut être opérée. Les écritures se trouvant d'ailleurs réparties sur tous les jours de l'année et n'exigeant chaque jour qu'un travail peu considérable, un conducteur intelligent, qui aura étudié avec soin et pratiqué la nouvelle comptabilité, arrivera sans peine à produire en temps utile tous les états et toutes les justifications qui se rapportent à la subdivision dont il est chargé.

Il importe toutefois que le travail des conducteurs, en ce qui concerne la comptabilité, ne soit, sous aucun prétexte, augmenté. Les ingénieurs ne doivent pas exiger en double et en triple expédition les états que les conducteurs ont à leur fournir. Pour les formules nos 2, 4 et 6 *bis*, ce sont les pièces originales qui doivent être transmises à l'ingénieur ordinaire. Pour les formules nos 6, 7, 8, 8 *bis* et 9, et pour les annexes, une seule expédition suffit.

Le conducteur lui-même n'a pas besoin d'en garder de copie, puisque le carnet et le sommier lui fournissent tous les renseignements qui, en général, lui sont nécessaires, et que, dans les cas rares où il y aurait à faire des recherches sur les pièces élémentaires, il les trouvera dans le bureau des ingénieurs.

Modèles nos 11 et 12. — *Salaire des cantonniers et rôle de journées.*

Les seuls changements à introduire dans ces formules sont ceux qui ont été autorisés par la circulaire du 16 mars 1850.

Modèle no 13. — *Livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire.*

Le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire comprend d'abord un extrait de la sous-répartition. Ce tableau, que quelques ingénieurs se dispensent de remplir, pendant une partie de l'année, ne saurait être remplacé par la série des notifications qui sont adressées par l'ingénieur en chef à l'ingénieur ordinaire; il doit être constamment tenu à jour et recevoir, en encres de couleurs différentes, si cela est nécessaire, toutes les modifications auxquelles les notifications successives donnent lieu quelquefois.

J'ai indiqué comment les crédits doivent être répartis et quels sont les comptes à ouvrir sur le sommier des conducteurs. La même répartition doit être suivie pour le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire; mais, au lieu de former un article spécial pour les travaux de l'entreprise, les dépenses en régie et les salaires des cantonniers de chaque subdivision de conducteur, il ne doit y avoir qu'un seul article pour chaque lot d'entreprise, un seul pour les dépenses en régie et un seul pour les cantonniers d'une même route, d'une même section de canal, etc. La sous-répartition des crédits entre les divers conducteurs sera indiquée dans la colonne des observations.

Ainsi que le porte le titre intérieur du livre de comptabilité, un compte est ouvert à chacun des articles de la sous-répartition.

Aucune modification ne doit être apportée à la forme des comptes ouverts, tant pour ceux qui se rapportent aux travaux à l'entreprise que pour ceux qui comprennent les salaires des cantonniers et les dépenses en régie. Il faut seulement pour ce dernier substituer au titre *Ouvriers auxiliaires* le titre plus général et plus exact de *Dépenses en régie*.

Avant de transporter sur son livre de comptabilité les résultats des pièces produites par les conducteurs, l'ingénieur ordinaire vérifie ces pièces avec soin et y opère toutes les rectifications qu'il reconnait nécessaires; il les communique ensuite au conducteur, qui rend ses écritures conformes et renvoie à l'ingénieur, dans le plus bref délai, toutes les pièces qui lui ont été communiquées. Il n'est pas inutile de recommander que toutes les rectifications soient faites avec une encre de couleur différente et écrites dans les interlignes, en se bornant à passer sur les inscriptions rectifiées un simple trait qui les laisse parfaitement lisibles. Aucune inscription ne doit être ni grattée ni surchargée.

Bien qu'à la rigueur on puisse se dispenser, sur les comptes ouverts du livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire, comme sur les comptes ouverts du sommier, de porter la retenue de garantie pour les travaux exécutés à l'entreprise, il est préférable de modifier les écritures du modèle no 13 pour y introduire cette utile indication et y faire figurer les retenues opérées tant sur les travaux terminés que sur les travaux non terminés et sur les approvisionnements. Cette manière de faire est plus conforme aux habitudes des ingénieurs; elle est plus naturelle et plus logique. En opérant la retenue de garantie sur les comptes ouverts, la dernière ligne du compte présentera pour les entreprises, comme pour les salaires des cantonniers et les dépenses en régie, le montant des sommes dont le payement est exigible. De plus, on trouvera ainsi dans les comptes ouverts tous les éléments nécessaires pour la rédaction de l'état sommaire mensuel modèle no 14, que l'administration a récemment modifié en y ajoutant une colonne pour la retenue de garantie, de même que pour la rédaction du décompte no 16 *bis* et de l'état de situation définitive modèle no 20. Enfin, on établira entre les colonnes correspondantes des dépenses et des mandats délivrés, des comptes récapitulatifs, une concordance qui donne un moyen facile de vérification.

Il faut remarquer, toutefois, que les chiffres portés chaque mois au bas de la deuxième colonne indiquent le total des dépenses faites et le total des dépenses dont le payement est exigible, et que pour obtenir les chiffres qui représentent les dépenses du dernier mois, dont on a besoin pour la rédaction tant de l'état sommaire no 14 que du compte récapitulatif du livre de comptabilité, il faut retrancher de ces totaux les sommes correspondantes portées le mois précédent. Les résultats de ces soustractions, que l'on peut inscrire dans la première des deux colonnes réservées à chaque mois, compléteront les renseignements dont les ingénieurs ont besoin pour les productions qu'ils ont à faire ultérieurement.

Lorsqu'une entreprise, autre qu'un bail d'entretien, se continue pendant plusieurs années, il est indispensable, dans les comptes ouverts d'un exercice, de ne pas faire abstraction des dépenses des exercices antérieurs. Il faut, en effet, que, pour opérer la retenue de garantie et constituer les éléments des productions à faire à l'administration centrale à la fin de chaque mois, et au payeur à l'appui de chaque certificat pour payement, le compte ouvert présente toujours le montant total des ouvrages exécutés. Seulement, afin de rapporter les dépenses à imputer sur chaque exercice au crédit

ouvert pour cet exercice, il faut retrancher du total des ouvrages terminés, des ouvrages non terminés et des approvisionnements, les sommes imputées sur les exercices antérieurs.

On trouvera joint à la présente circulaire le compte d'une entreprise établi dans les indications ci-dessus. On a supposé que l'entreprise avait été commencée l'année précédente, et l'on a donné l'exemple des écritures à passer en janvier et en février. Il est évident que pour la première année d'une entreprise, ou pour les entreprises qui ne durent qu'une année, on aura à supprimer la neuvième et la dixième ligne, et que pour le mois de janvier, le report des mois antérieurs sera zéro.

Il n'a pas paru nécessaire d'ouvrir un compte dans le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire pour les travaux non terminés et les approvisionnements; ce compte, qui ne pourrait être que la copie des états 8 et 9, exigerait un développement considérable d'écritures et ne présenterait aucun avantage, puisque les ingénieurs trouvent sur les états 8 et 9, restés entre leurs mains, tous les renseignements et toutes les justifications dont ils ont besoin. On ne portera donc sur le livre de comptabilité, à la fin de chaque mois, que les totaux représentant les travaux non terminés et les approvisionnements. En fin d'exercice seulement, pour les entreprises qui se continuent pendant plusieurs années, on portera sur le livre de comptabilité ces travaux et ces approvisionnements avec les mêmes détails que les travaux terminés, afin de présenter, d'une manière complète, le décompte de l'exercice. La formule ordinaire est disposée pour recevoir ces détails, si développés qu'ils puissent être, au moyen d'un nombre suffisant d'intercalaires.

La série des comptes ouverts ne serait pas complète, si l'on n'y trouvait pas tous les détails nécessaires à l'appui des certificats pour payement des indemnités de terrains, des indemnités de dommages et des dépenses diverses, dont il doit être rendu compte dans l'état n° 19. Il est d'ailleurs indispensable que pour les dépenses de cette nature, ainsi que cela est établi pour toutes les autres, il y ait concordance entre les inscriptions de ces comptes ouverts et celle du compte récapitulatif dont je vais parler; il faut, de plus, que l'ingénieur ordinaire trouve dans son livre de comptabilité tous les éléments nécessaires pour composer l'état trimestriel n° 19.

Il y avait là une véritable lacune. Pour la combler, il est nécessaire d'ajouter aux formules des comptes ouverts trois nouvelles formules, reproduisant exactement les trois parties de l'état n° 19.

Les comptes récapitulatifs donnent lieu à quelques observations.

Chaque compte récapitulatif doit comprendre tous les articles de la sous-répartition de l'ingénieur ordinaire qui se rapportent à une route, à une section de canal, à un travail neuf, et chacune des quatre colonnes de la formule imprimée étant assez large pour être divisée en deux, le modèle paraît répondre aux besoins de tous les services.

Un compte récapitulatif spécial sera ouvert pour les indemnités de dommages et les dépenses diverses qui se prélèvent sur le crédit réservé pour l'ensemble de l'arrondissement. Les dépenses de même nature qui se rapportent à un travail neuf figureront dans le compte récapitulatif de ce travail.

Dans l'exemple donné, les mandats délivrés à l'entrepreneur représentent la totalité des sommes qui lui sont dues; bien qu'en général il soit d'une bonne administration de procéder ainsi, et dans le plus bref délai, il convient de faire remarquer aux ingénieurs que ce n'est pas là une règle absolue, et qu'il peut se présenter telles circonstances qui ne permettent de délivrer qu'une partie des sommes exigibles.

L'art. 26 du règlement du 28 septembre 1849 prescrit de tenir un livre spécial de comptabilité pour chacune des deux catégories du service ordinaire.

Pour concilier cette inscription avec l'usage adopté d'ordonnancer les fonds non par catégorie, mais par section du budget, les ingénieurs ordinaires doivent tenir pour chaque catégorie un cahier distinct comprenant l'extrait de la sous-répartition, les comptes ouverts et les comptes récapitulatifs; mais la seconde partie du livre, contenant le journal des certificats délivrés et le compte général des fonds ordonnancés, doit comprendre les deux catégories.

Modèle n° 14. — *État sommaire mensuel.*

L'administration a récemment modifié cette formule, en y ajoutant une colonne pour les retenues de garantie.

La formule s'applique aux entreprises qui se terminent dans l'année, comme à celles qui se prolongent pendant plusieurs années. Pour ces dernières entreprises, il suffit, afin de compléter les renseignements dont l'administration a besoin, d'indiquer dans la dernière colonne le montant des travaux autorisés, les sommes payées sur les exercices antérieurs et le reste à dépenser.

On a continué sur ces formules les exemples qui ont été donnés sur le sommier du conducteur et sur le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire.

Tous les chiffres sont extraits directement, sans calculs, des comptes ouverts et du compte récapitulatif; l'état se remplit sans difficulté, et il n'est pas besoin d'en garder de minute.

MODÈLE N° 15. — *Procès-verbal de réception provisoire.*

Quelques ingénieurs ont exprimé l'opinion qu'il convenait d'exiger que le décompte des travaux fût joint au procès-verbal de réception provisoire, de même que cela est prescrit pour les procès-verbaux de réception définitive. Ils ont confondu deux pièces de nature très différente.

Le procès-verbal de réception définitive et le décompte qui y est annexé sont depuis longtemps exigés à l'appui des certificats pour payement de solde d'une entreprise, et, à moins de circonstances exceptionnelles, aucune difficulté ne s'oppose à ce que ces deux pièces soient produites en même temps. Le procès-verbal de réception provisoire n'a pas le même caractère : ce n'est pas une pièce justificative dont la production soit exigée pour la liquidation; il n'a d'autre objet que de fixer d'une manière précise le jour à partir duquel le délai de garantie a commencé de courir, tant dans l'intérêt de l'entrepreneur qui sait à quelle époque il sera libéré, que dans l'intérêt de l'administration, qui est en mesure de refuser la réception définitive jusqu'à ce que le délai fixé soit expiré et de rejeter les réclamations qui lui sont adressées à ce sujet. On comprend donc qu'il n'est pas nécessaire de joindre de décompte à ce document d'administration intérieure, et il faut ajouter qu'il serait souvent impossible de terminer le compte définitif pour l'époque où la réception provisoire peut être accordée. Il n'y a donc aucune modification à apporter aux prescriptions du règlement en ce qui concerne le modèle n° 15.

Toutefois, je rappellerai ici qu'il est de la plus haute importance que le décompte définitif soit établi dans le plus bref délai, conformément aux instructions. Il est du devoir des ingénieurs en chef d'exiger qu'à la fin de l'année, en exécution de l'art. 34 du règlement, ou immédiatement après l'envoi du procès-verbal de réception provisoire, le décompte soit dressé et notifié. Je verrais avec un extrême regret que les ingénieurs apportassent la moindre négligence à cette partie du service.

MODÈLE N° 16. — *Certificat pour payement.*

Le modèle n° 16 : *Certificat pour payement*, ne donne lieu qu'à une seule observation : dans les inscriptions de la marge gauche, entre l'article de la sous-répartition et la somme à payer, on doit porter le numéro d'ordre des à-compte ou des payements faits à l'entrepreneur : 1er payement, 2e payement, etc. C'est une indication dont l'utilité a été reconnue et qu'il convient, comme moyen d'ordre, de reporter en note sur le compte ouvert du livre de comptabilité.

L'exemple porté sur le modèle n° 16 *bis* a fait penser que, dans la rédaction des décomptes, les ingénieurs pourront porter en bloc les dépenses faites dans les exercices précédents, mais qu'ils devront reproduire dans chaque décompte tous les détails relatifs aux travaux exécutés pendant l'exercice courant. Il n'en est rien. Il n'y aurait en effet aucun avantage à reproduire, à l'appui de tous les certificats, des détails qui ont été donnés une première fois dans un décompte que l'ingénieur en chef a dans les mains et au moyen duquel il peut opérer les vérifications qu'il juge convenables. Il doit donc être bien entendu que pour les ouvrages terminés, tant dans l'exercice courant que dans les exercices antérieurs, on se bornera à rappeler, sur chaque décompte à l'appui des certificats pour payement d'à-compte, le montant des ouvrages qui ont été détaillés dans les décomptes précédents. Pour les ouvrages non terminés ainsi que pour les approvisionnements, au contraire, on suivra la marche qui a été prescrite pour la tenue du sommier des conducteurs et les états nos 8 et 9, c'est-à-dire qu'on fera complètement abstraction des sommes qui ont été portées dans les certificats précédents pour ces sortes d'ouvrages ou de fournitures, et qu'on produira, à l'appui de chaque certificat, une nouvelle situation détaillée se rapportant à l'époque où le décompte a été arrêté pour la dernière fois.

On trouvera à la page 438 l'exemple d'un certificat pour payement avec le décompte à l'appui (*formule n° 16 bis*). Il est facile de se convaincre que les sommes qui doivent être portées sur ces deux pièces peuvent être directement extraites du livre de comptabilité pour ce qui concerne les travaux terminés, et des états formules nos 8 et 9 pour ce qui concerne les travaux non terminés et les approvisionnements.

MODÈLES NOS 18 ET 19.

Ces deux modèles ne donnent lieu à aucune nouvelle observation.

MODÈLE N° 20. — *Situation définitive des crédits et des dépenses au 31 décembre.*

Il en est de même du modèle n° 20 : *Situation définitive des crédits et des dépenses au 31 décembre*, qui contient tous les renseignements dont l'administration a reconnu l'utilité. Toutefois, quelques ingénieurs pensent que les anciens états de situation définitive présentaient, sous une forme plus commode, tous les détails se rapportant à un exercice. Il suffit, pour répondre à cette objection, de faire remarquer que, pour les travaux à l'entreprise, on reconstituera l'ancien état de situation définitive, en joignant à l'état n° 20 les dé-

comptes de fin d'année dont l'art. 34 du nouveau règlement prescrit la production, et que, pour les cantonniers et les dépenses en régie, les livres de comptabilité de l'ingénieur ordinaire et de l'ingénieur en chef contiennent tous les renseignements que peuvent demander le conseil local et le conseil général. Il n'y a donc aucune raison de regretter l'ancienne formule, et, dans aucun cas, les ingénieurs en chef ne doivent exiger des ingénieurs ordinaires la production d'états rédigés dans la forme ancienne.

COMPTABILITÉ DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Il n'y aura aucune modification à introduire dans les formules qui concernent cette comptabilité.

—

Les développements que j'ai donnés dans la présente circulaire me paraissent devoir aplanir toutes les difficultés qu'a pu présenter l'exécution du règlement du 28 septembre 1849.

Dans les premiers temps de la mise en vigueur de ce nouveau règlement, on a dû accorder aux ingénieurs une certaine latitude dans les procédés à employer, mais le moment est venu de soumettre tous les services à des méthodes uniformes. La présente instruction a pour but d'obtenir ce résultat, auquel j'attache la plus haute importance.

Les règles que je viens de tracer devront être, à l'avenir, ponctuellement observées par tous les ingénieurs. Je leur recommande de ne s'en écarter dans aucun cas et de n'apporter aucune modification dans les formules de comptabilité, à moins qu'ils n'y aient été formellement autorisés.

Je compte sur votre concours, monsieur le préfet, pour assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution des dispositions contenues dans la présente circulaire, dont j'adresse plusieurs exemplaires à MM. les ingénieurs en chef.

Le ministre des travaux publics,
P. MAGNE.

III. — CIRCULAIRES RELATIVES A LA COMPTABILITÉ DES TRAVAUX PUBLICS. (*Reproduites dans l'ordre chronologique.*)

1. *Circulaire du directeur général des ponts et chaussées du 25 janvier 1823. — De la sous-répartition rectifiée.*

Le montant des crédits affectés à chaque route, pont, rivière, etc., ne pourra jamais être changé sans mon autorisation; mais la subdivision de ces crédits partiels en fractions plus petites, et qui prennent le nom d'*articles particuliers*, ne sera pas aussi rigoureusement obligatoire. Je confie, monsieur le préfet, à votre prudence, le soin d'apprécier les circonstances diverses qui pourraient exiger qu'on modifiât ces fractions de crédits; vous êtes autorisé à le faire toutes les fois que M. l'ingénieur en chef vous aura demandé une modification et que vous en aurez reconnu la nécessité.

Quant aux changements qui deviendraient nécessaires dans les fonds crédités pour chaque route, pont, rivière, etc., M. l'ingénieur en chef devra vous en faire la proposition motivée; mais, pour ne pas multiplier à ce sujet la correspondance et les changements d'écritures, il réunira toutes ces propositions de virement dans un état de *sous-répartition rectifiée*, qu'il vous remettra, pour que vous vouliez bien me le transmettre dans le courant du troisième trimestre de l'année qui donne son nom à l'exercice.

Enfin, s'il y a lieu à des mutations de crédits par chapitres (ce qui ne pourra être que fort rare), on devra me les proposer par une correspondance expresse, sans attendre le travail annuel de la *sous-répartition rectifiée* dont il vient d'être parlé. Néanmoins elles devront ensuite y être comprises lorsque j'y aurai donné mon approbation.

La sous-répartition rectifiée ne pourra avoir lieu qu'une fois pour chaque exercice. On y reproduira fidèlement la série des numéros d'articles qui figurait dans la sous-répartition primitive, sauf à ne porter que pour mémoire ceux dont le crédit aurait été éliminé, et à intercaler sous les numéros *bis* et *ter* les articles nouveaux qu'on aurait eu besoin d'y introduire.

2. *Circulaire du sous-secrétaire d'État des travaux publics du 8 novembre 1841. — Interdiction de céder aux entrepreneurs des matériaux ou autres objets.*

Monsieur le préfet, l'art. 16 de l'ordonnance royale du 31 mai 1838, portant règlement général sur la comptabilité publique, est ainsi conçu :

« Les ministres ne peuvent accroître, par aucune ressource particulière, le montant des crédits affectés aux dépenses de leurs services respectifs.

« Lorsque quelques-uns des objets immobiliers à leur disposition ne peuvent être réemployés et sont susceptibles d'être vendus, la vente doit être faite avec le concours des préposés des domaines, et dans les formes prescrites. Le produit de ces ventes est porté en recette au budget de l'exercice courant. »

Ces dispositions (reproduites par l'art. 43 du règlement du 31 mai 1862) sont tellement précises, qu'elles ne paraissent pas pouvoir donner lieu à aucune interprétation.

Néanmoins, l'administration a souvent occasion de reconnaître que MM. les ingénieurs des ponts et chaussées n'en sont pas tous éga-

lement pénétrés. Elle trouve assez fréquemment dans les états de situation des cessions de matériaux ou d'autres objets portés en déduction des travaux exécutés par les entrepreneurs.

Chaque année, la cour des comptes signale un certain nombre de ces compensations irrégulières, et l'administration s'empresse d'appeler l'attention de MM. les ingénieurs sur les observations de la cour des comptes, et de les inviter à n'y plus donner lieu à l'avenir.

L'ordonnance du 31 mai 1838 n'admet qu'une seule exception en ce qui concerne les cessions de matériaux. Cette exception fait l'objet de l'art. 18, qui est ainsi conçu :

« Les dispositions concernant les ventes d'objets mobiliers ne sont point applicables aux matériaux dont il aura été fait un réemploi dûment justifié pour les besoins du service même d'où ils proviennent. »

Il suit de là que, lorsque les vieux matériaux sont susceptibles de recevoir un emploi utile dans l'exécution des travaux neufs ou dans la réparation d'anciens ouvrages, MM. les ingénieurs peuvent insérer dans le devis une clause qui autorise cet emploi et qui en stipule les conditions.

Dans le cas contraire, les vieux matériaux non employés doivent être remis à l'administration des domaines, qui reste chargée du soin d'effectuer la vente, après s'être concertée, au besoin, avec l'administration des ponts et chaussées pour arrêter les conditions du cahier des charges.

Si, malgré les dispositions impératives de l'ordonnance précitée, il arrive qu'à raison du peu d'importance des objets à vendre ou des frais qu'occasionnerait leur transport dans un lieu convenable, l'administration des domaines pense devoir s'abstenir d'en prendre possession, cette circonstance devra être constatée par une correspondance officielle. Dans ce cas, les objets à vendre pourront être cédés aux entrepreneurs des travaux, ou, à leur refus, à toute autre personne; mais le prix de la cession ne devra pas être porté en déduction du montant des travaux. Ce prix sera fixé par vous, monsieur le préfet, au moyen d'un arrêté que vous prendrez à cet effet, et qui prescrira le versement dans la caisse du domaine.

3. 31 *Juillet* 1844. — *Avis du conseil d'État sur la question de savoir si un ordre émané de l'autorité judiciaire ou d'une juridiction administrative, et particulièrement un arrêté de conseil de préfecture, peut dispenser un entrepreneur de travaux publics de fournir, à l'appui de l'ordonnance ou du mandat de payement, les pièces justificatives du service fait.*

« Considérant que, d'après les avis du conseil d'Etat, approuvés le 25 thermidor an XII et le 12 novembre 1811, les décisions des juridictions administratives, comme celles de l'autorité judiciaire, sont exécutoires par elles-mêmes, emportent hypothèque et contrainte par corps ; que, quand ces décisions ont liquidé des créances au profit d'entrepreneurs de travaux publics et sont devenues définitives, la quotité de ces créances est irrévocablement fixée : que, d'ailleurs, les entrepreneurs étant obligés de se dessaisir de leurs pièces comptables, devant les juridictions appelées à fixer le montant de leurs créances, on ne pourrait avec justice les rendre responsables de l'adirement de tout ou partie de ces pièces ; que, dès lors, pour que les créanciers obtiennent l'ordonnancement, puis le payement de leurs créances, il suffit qu'ils produisent des expéditions authentiques des décisions rendues à leur profit ;

Que les pièces dont la production est nécessaire pour couvrir la responsabilité des comptables sont les seules d'après lesquelles la cour des comptes est appelée, par la loi de son institution, à rédiger un rapport annuel contenant ses observations résultant de la comparaison de la nature des recettes avec les lois et des dépenses avec les crédits et à exprimer ses vœux de réforme et d'amélioration dans la comptabilité publique ; qu'exiger la production devant la cour des comptes de toutes les pièces sur lesquelles ont été rendues les décisions des tribunaux judiciaires ou des juridictions administratives, ce serait s'exposer à l'inconvénient de paraître conférer à cette cour, à l'égard de ces décisions, un droit de contrôle ou de révision que la loi ne lui accorde pas ;

Que si le créancier ne peut être tenu de produire les dites pièces pour obtenir l'ordonnancement et le payement de sa créance, il appartient toujours au ministre des finances, pour l'exercice de son droit de surveillance sur les faits qui touchent aux dépenses publiques, dans les branches du service qui le concernent directement, de réclamer des préfets la communication des actes et documents qui ont préparé la décision rendue au profit du créancier liquidé ;

Est d'avis : Que quand la créance d'un entrepreneur de travaux publics a été liquidée, soit par un arrêt ou un jugement, soit par une ordonnance royale rendue en conseil d'Etat, ou par un arrêté de conseil de préfecture devenu définitif par acquiescement ou expiration des délais du pourvoi, cet entrepreneur doit obtenir l'ordonnancement et le payement de sa créance, en produisant une expédition authentique de la décision rendue à son profit ; qu'on ne peut exiger qu'il produise, en outre, toutes les pièces sur lesquelles ces décisions sont intervenues.

4. *Circulaire du ministre des travaux publics*

du 25 septembre 1845. — L'extrait du cahier des charges, joint au mandat de premier à-compte délivré à un entrepreneur, doit toujours contenir la clause relative au cautionnement à fournir.

Monsieur le préfet, la cour des comptes vient d'adresser des observations sur la nécessité d'assurer l'efficacité de son contrôle sur la réalisation du cautionnement auquel sont assujettis les entrepreneurs des travaux du service des ponts et chaussées ; elle fait remarquer que, pour que ce contrôle puisse s'exercer d'une manière utile, il est nécessaire qu'elle connaisse toujours exactement le montant du cautionnement à fournir et la nature des valeurs qui doivent le composer.

J'ai reconnu la justesse de cette observation, et j'ai décidé que des mesures seraient immédiatement prises pour y satisfaire.

Les renseignements que demande la cour des comptes se trouvent dans le cahier des charges qui sert de base au marché passé avec l'entrepreneur. Il suffit, pour atteindre le but désiré, de les rappeler dans l'extrait qui doit être produit au payeur à l'appui du mandat de premier à-compte, conformément aux dispositions de la nomenclature annexée au règlement de comptabilité du 16 septembre 1843.

Je vous prie, monsieur le préfet, de vouloir bien veiller à ce qu'à l'avenir on n'omette jamais la clause relative au cautionnement dans les extraits des cahiers des charges à joindre aux mandats de premier à-compte, et à ce que cette clause soit rappelée de manière à faire connaître le montant du cautionnement et à indiquer la nature des valeurs qui doivent y être affectées.

Veuillez ne pas perdre de vue d'ailleurs, monsieur le préfet, que la preuve de la réalisation du cautionnement doit toujours être fournie au payeur de la manière indiquée dans la septième des observations générales qui précèdent la nomenclature citée plus haut.

Ainsi, d'un côté, l'extrait du cahier des charges fait connaître le montant et la nature du cautionnement à fournir ; d'une autre part, une déclaration spéciale donne la preuve de la réalisation de cette garantie. Ces deux pièces se contrôlant réciproquement, il est nécessaire qu'il y ait toujours identité parfaite entre les indications qui y sont consignées.

5. *Circulaire du ministre des travaux publics du 29 novembre 1845. Dépenses en régie. (Analyse.)*

Les règlements ne fixent pas de maximum pour les dépenses en régie ; toutefois, l'administration n'en manifeste pas moins son intention formelle de renfermer ces payements dans les limites les plus étroites. Elle a toujours pensé que l'intervention des agents du service comme régisseurs comptables, ne doit être employée que lorsque les besoins du service l'exigent impérieusement. Elle n'admet pas que l'on puisse en faire usage uniquement pour diminuer le nombre des certificats de proposition de payement et des mandats, et pour simplifier ainsi les écritures de la comptabilité.

On doit se borner à faire payer par les régisseurs les dépenses qui, par leur nature, ne peuvent être acquittées que sur le chantier même des travaux et sans déplacement.

Il importe de remarquer que si l'on donnait trop d'extension aux payements effectués par l'intermédiaire des entrepreneurs et des régisseurs, on s'exposerait à payer irrégulièrement des sommes frappées d'oppositions entre les mains du payeur, et à compromettre ainsi les intérêts du trésor. Ce cas s'est déjà présenté et l'on doit éviter qu'il ne se reproduise.

Veuillez aussi recommander de ne jamais faire payer par un entrepreneur ou par un régisseur des indemnités pour cession de terrain, ou des indemnités pour dommages ; ces dépenses doivent toujours être acquittées au moyen de mandats individuels au nom des ayants droit.

6. *Circulaire du ministre des travaux publics du 8 décembre 1847. Justifications à produire à l'appui des mandats concernant les frais de découchers et de déplacements alloués aux conducteurs et piqueurs.*

Par suite du concert établi à ce sujet entre le département des travaux publics et le département des finances, et en vertu de la décision prise par M. le ministre des travaux publics, sous la date du 1er décembre, la décision ministérielle doit être remplacée soit par un arrêté préfectoral, soit par un état présenté par l'ingénieur en chef et réglé et arrêté par le préfet, en exécution de la décision réglementaire qui lui délègue l'approbation des états de frais de découchers et de déplacements extraordinaires alloués aux conducteurs et piqueurs. L'arrêté ou l'état devra mentionner la date de la décision réglementaire, ainsi que le maximum fixé par l'administration. En outre, il est nécessaire que le certificat de proposition de payement de l'ingénieur en chef, ou l'état réglé et arrêté par le préfet, rappelle les sommes déjà allouées au même titre à chaque partie prenante depuis le commencement de l'exercice qui doit supporter la dépense. Cette indication est indispensable pour que l'on puisse vérifier si la limite annuelle n'est pas dépassée.

Veuillez ne pas perdre de vue, monsieur le préfet, qu'aucune somme excédant le maximum annuel ne devra être mandatée qu'en vertu d'une décision ministérielle. Dans ce cas

exceptionnel, il y aura lieu de se conformer aux indications de la nomenclature, et de produire copie ou extrait de la décision spéciale qui aura accordé l'allocation extraordinaire.

7. *Circulaire du ministre des travaux publics du 4 octobre 1849. Forme des certificats de réimputation.*

A l'avenir, les certificats de réimputation que vous aurez à délivrer pour le ministère des travaux publics devront être établis dans la forme ci-après:

1° Pour un seul mandat.

MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS. — CERTIFICAT DE RÉIMPUTATION.

DÉPARTEMENT d — EXERCICE 18 .

Art. 125 du Règlement.

Je soussigné, préfet du département d déclare que le mandat de la somme de délivré par moi le sous le n° au profit de pour et acquitté par le payeur le a été par erreur imputé sur les ordonnances de délégation affectées au service du chapitre de la section du budget, exercice 18 , et qu'il doit être considéré comme étant délivré sur des ordonnances de délégation destinées au service du chapitre de la section du budget, exercice 18 .

A le 18 .

Certifié par moi, payeur soussigné, pour la date du payement du mandat.

2° Pour plusieurs mandats.

MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS. — CERTIFICAT DE RÉIMPUTATION.

DÉPARTEMENT d — EXERCICE 18 .

Art. 125 du Règlement.

Je soussigné, préfet du département d déclare que les mandats portés sur l'état ci-dessous ont été par erreur délivrés par moi sur les ordonnances de délégation affectées au service du chapitre de la section du budget, exercice 18 , et qu'ils doivent être considérés comme étant imputés sur les ordonnances de délégation destinées au service du chapitre de la section du budget, exercice 18 .

8. *Circulaire du ministre des travaux publics du 8 septembre 1850. Modèle de transmission des bordereaux mensuels de payements.*

Monsieur le préfet, depuis le commencement de l'exercice 1850, époque de la mise en vigueur du règlement spécial sur la comptabilité du ministère des travaux publics, en date du 28 septembre 1849, les informations mensuelles qui me sont adressées pour ce qui concerne les payements effectués par les payeurs laissent beaucoup à désirer sous plusieurs rapports.

D'une part, il n'y a point d'uniformité dans les bordereaux dressés par MM. les payeurs des divers départements. En second lieu, la transmission de ces documents s'opère de différentes manières, et le plus souvent elle est incomplète.

Il résulte de cette diversité de systèmes et des lacunes qui existent dans cette partie du service de graves inconvénients pour la tenue des écritures de la comptabilité centrale du ministère; et il est facile de prévoir dès à présent que si on laissait subsister l'état de choses actuel, la clôture des opérations de l'exercice 1850 présenterait de très grandes difficultés.

Pour ce qui concerne la forme des bordereaux mensuels des payements, qui doivent être établis par MM. les payeurs, je vais me concerter avec M. le ministre des finances, afin qu'il adresse à ces comptables les instructions nécessaires.

Quant au mode de transmission de ces bordereaux, voici les règles qui devront être suivies à partir du 31 octobre prochain:

Les bordereaux partiels, par service, que le payeur remet mensuellement aux ingénieurs en chef, sous-délégataires des crédits de délégation, continueront à être adressés à ces fonctionnaires; ceux-ci, après en avoir consigné les résultats dans leurs écritures et y avoir apposé leur visa, les transmettront à la préfecture, *où ils seront conservés.*

Le bordereau récapitulatif des payements effectués pour tous les services du département, qui vous est adressé par le payeur, devra m'être transmis par vous, monsieur le préfet, après que vous aurez fait vérifier la concordance des résultats qui y seront consignés avec ceux des chiffres portés sur les bordereaux partiels par service de sous-ordonnateur secondaire.

A la clôture de l'exercice, le bordereau récapitulatif final du payeur devra être accompagné des derniers bordereaux partiels par service, afin que la comptabilité centrale puisse faire plus facilement la vérification des payements définitifs de l'exercice.

9. *Circulaire du ministre des travaux publics du 28 novembre 1850. Modifications dans les limites de l'exercice.*

Monsieur le préfet, un décret du président de la République, en date du 11 août dernier, abrège les délais qui étaient accordés par l'ordonnance du 31 mai 1838, soit pour com-

pléter les dépenses de l'année, soit pour ordonnancer les créances et pour effectuer les payements.

Ce décret est conçu dans les termes suivants (reproduits par le règlement du 31 mai 1862):

« Art. 1. — Le délai exceptionnel accordé par l'art. 4 de l'ordonnance du 31 mai 1838, pour achever les services du matériel qui n'auraient pu être terminés avant le 31 décembre, est limité au 1er février de l'année suivante.

« Art. 2. — Les époques déterminées par les art. 90 et 91 de la même ordonnance, en ce qui concerne la clôture de l'ordonnancement et du payement, sont et demeurent fixées, savoir:

« Au 31 juillet de la seconde année de l'exercice, pour l'ordonnancement des dépenses;

« Au 31 août suivant, pour le payement des ordonnances ministérielles.

« Art. 3. — Faute par les créanciers de réclamer leur payement avant le 31 août de la deuxième année, les ordonnances et mandats délivrés à leur profit seront annulés, sans préjudice des droits de ces créanciers, et sauf réordonnancement jusqu'au terme de la déchéance.

« Art. 4. — Les dispositions ci-dessus seront applicables à l'exercice 1850 et aux exercices suivants. »

Pour que le règlement du 16 septembre 1843, sur la comptabilité du ministère des travaux publics, soit en harmonie avec les dispositions qui précèdent, il est nécessaire de modifier ceux de ses articles qui mentionnent les délais pour la constatation des dépenses, pour l'ordonnancement et pour le payement.

Je vais rappeler successivement les plus importants de ces articles, en indiquant les modifications qu'ils doivent subir.

L'art. 3 accorde, dans certains cas exceptionnels, un délai de deux mois pour l'achèvement des travaux. Ce délai doit être abrégé d'un mois et ne pas dépasser le 1er février de la seconde année de l'exercice, conformément à l'art. 1 du décret du 11 août.

A cette occasion, je rappellerai que la prolongation de la période de dépense ne doit avoir que de très rares applications dans le service des ponts et chaussées. Je me réfère, d'ailleurs, aux développements contenus à cet égard dans la circulaire du 25 septembre 1843, portant envoi du règlement du 16 du même mois.

L'art. 4 du règlement fixe la clôture de l'ordonnancement au 30 septembre de la seconde année de l'exercice, et la clôture des payements au 31 octobre. D'après les dispositions du décret du 11 août, l'ordonnancement doit s'arrêter au 31 juillet et les payements au 31 août.

L'art. 107 prescrit d'envoyer au ministère, dans les premiers jours de novembre, un état (modèle n° 11) des mandats non payés à l'époque de la clôture des payements. L'envoi de cet état devra avoir lieu dorénavant dans les premiers jours de septembre.

L'art. 148 porte que le bordereau du mois de septembre de la seconde année de l'exercice doit être accompagné d'un état (modèle n° 16) des créances constatées, mais non mandatées. Cet état devra à l'avenir être joint au bordereau du mois de juillet, attendu que ce bordereau sera dorénavant le dernier que devra fournir la préfecture.

Il y a lieu de modifier aussi les art. 51, 59, 78, 103 et 132 du règlement, pour les mettre d'accord avec les dispositions du décret du 11 août; mais les changements à introduire dans ces articles sont fort simples, et je crois pouvoir me dispenser de les indiquer.

En abrégeant les délais précédemment accordés pour la liquidation, pour l'ordonnancement et pour le payement des dépenses, le décret du 11 août a eu pour objet d'accélérer l'apurement et la clôture des budgets. Ce but ne pourrait pas être atteint, pour ce qui concerne le département des travaux publics, si la production des pièces de comptabilité qui doivent être fournies, pour l'établissement du compte d'exercice, par MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et par MM. les ingénieurs ordinaires sous leurs ordres, continuait à avoir lieu aux époques déterminées par le règlement du 16 septembre 1843. Il est indispensable d'abréger les délais accordés par ce règlement.

Voici, monsieur le préfet, les dispositions que j'ai arrêtées à cet égard:

Les états de situation définitive, qui, aux termes de l'art. 156 du règlement, doivent être dressés par les ingénieurs ordinaires et remis à l'ingénieur en chef le 15 mars au plus tard, seront à l'avenir fournis le 1er février. (Règlement de 1849, modèle n° 20.)

Ils pourront n'être remis à l'ingénieur en chef que le 15 février, lorsque l'on aura été autorisé à user, pour une ou plusieurs entreprises, de la faculté exceptionnelle accordée par l'art. 1 du décret du 11 août.

Les comptes finaux mentionnés aux art. 158 et 159 du règlement du 16 septembre 1843 devront parvenir au ministère le 1er mars au plus tard, accompagnés, lorsqu'il y aura lieu, des états de situation dressés par les ingénieurs ordinaires. (1849, modèle n° 32.)

Le bordereau final, dont l'envoi est prescrit par l'art. 160 du règlement du 16 septembre 1843 et par l'art. 47 du règlement du 28 septembre 1849, devra être arrêté immédiatement après la clôture des payements (31 août) et envoyé au ministère dans les premiers jours de septembre. (Règlement de 1849, modèle n° 33.)

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accu-

ser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef, et de tenir la main à ce que les règles nouvelles qui y sont tracées soient ponctuellement observées.

10. *Circulaire du ministre des travaux publics du* 23 *décembre* 1850. — *Mesures pour assurer la régularité du payement des mandats émis par les ingénieurs en chef.*

Monsieur, je suis informé par M. le ministre des finances qu'un certain nombre d'ingénieurs en chef des ponts et chaussées omettent de fournir en temps utile à MM. les payeurs des départements l'aperçu des besoins de leur service, et que, de plus, ils n'adressent pas régulièrement à ces comptables les bordereaux d'émission de mandats.

La régularité des payements ne peut cependant être assurée qu'autant que les payeurs connaissent toujours quelque temps à l'avance les besoins probables de chaque service, et sont informés successivement et sans retard de tous les mandats qui doivent leur être présentés.

Je vous invite donc, Monsieur, à remettre exactement à M. le payeur, au commencement de chaque mois, un aperçu des besoins de votre service pour le mois suivant. L'envoi de cette information indispensable a été prescrit de tout temps aux ordonnateurs secondaires, et notamment par la circulaire du 7 mai 1831.

Je vous recommande en outre de vous conformer rigoureusement aux dispositions de l'art. 42 du règlement du 28 septembre 1849, en envoyant au payeur, chaque jour où vous délivrerez des mandats, un bordereau d'émission (modèle n° 28).

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire.

11. *Circulaire du ministre des travaux publics du* 5 *mars* 1851. — *Instructions concernant les reversements et réimputations.*

Monsieur le préfet, la cour des comptes a exprimé le vœu que, pour rendre plus facile le contrôle qu'elle doit exercer sur les opérations de virement de comptes, des indications très explicites lui fussent fournies à l'appui des modifications à faire subir aux payements effectués par les payeurs, soit par suite de reversements dans les caisses du trésor, soit par suite de changements d'imputation.

Je vais énumérer les indications que devront comprendre à l'avenir les pièces destinées à justifier ces deux genres d'opérations.

Les récépissés à talon (ou les déclarations de versement qui en tiennent lieu) destinés à constater les reversements effectués dans les caisses publiques, en exécution de l'art. 120 du règlement du 16 septembre 1843, devront indiquer:

1° La partie versante ;
2° La somme versée ;
3° Les motifs du versement ;
4° Le numéro, la date et le montant du mandat comprenant le trop payé ;
5° L'ordonnateur secondaire ou le sous-ordonnateur secondaire qui a délivré le mandat ;
6° Le titulaire du mandat ;
7° Le chapitre et la section du budget et l'exercice sur lesquels le mandat a été imputé.

Les certificats de réimputation délivrés en exécution de l'art. 125 du règlement du 16 septembre 1843 devront contenir les indications ci-après :

1° L'ordonnateur secondaire ou le sous-ordonnateur secondaire ;
2° La somme à réimputer ;
3° Le numéro du mandat à réimputer ;
4° Le titulaire du mandat ;
5° L'objet de la dépense ;
6° La date du payement ;
7° Le numéro du chapitre, la section du budget et l'exercice sur lesquels la fausse imputation a eu lieu ;
8° Le numéro du chapitre, la section du budget et l'exercice sur lesquels la réimputation doit être effectuée ;
9° Les motifs qui déterminent le changement d'imputation.

Il importe beaucoup qu'aucune des indications détaillées ci-dessus ne soit omise dans les récépissés de versement et dans les certificats de réimputation, que vous adresserez à l'avenir aux ministère des travaux publics. Je vous prie de prendre les mesures nécessaires pour obtenir ce résultat.

Versements. — Pour ce qui concerne les récépissés de versement, je rappellerai qu'aux termes de l'art. 120 du règlement du 16 septembre 1843, ils doivent être adressés à l'administration centrale immédiatement après qu'ils ont été délivrés.

Afin que la comptabilité du ministère puisse vérifier si aucune omission n'a eu lieu dans l'envoi de ces pièces comptables, chacun des ingénieurs en chef des ponts et chaussées chargés d'un service dans votre département devra dresser chaque année, aussitôt après la clôture des payements de l'exercice, c'est-à-dire dans les premiers jours de septembre, un bordereau général des versements qu'il aura fait effectuer pendant toute la durée de l'exercice. Ce bordereau devra être établi dans la forme du modèle A ci-annexé.

Les bordereaux des différents services vous seront adressés par les ingénieurs en chef, et vous aurez soin, monsieur le préfet, de les transmettre sans retard au ministère des travaux publics, en y joignant le bordereau des

versements concernant la partie des dépenses dont le mandatement vous est réservé.

Lorsqu'un chef de service n'aura fait effectuer aucun versement pendant le cours de l'exercice, il devra fournir un état négatif.

Réimputations. — Quant aux certificats de réimputation, voici la marche qui devra être suivie à l'avenir.

Ces certificats devront être établis dans la forme des modèles tracés dans la circulaire du 4 octobre 1849. Seulement on ajoutera, avant la date qui les termine, l'indication des motifs qui rendent la réimputation nécessaire.

Lorsqu'il s'agit d'un payement compris dans une gestion courante, le certificat de réimputation doit être remis au payeur, conformément au deuxième paragraphe de l'art. 125 du règlement du 16 septembre 1843. Mais on devra dorénavant adresser au ministère des travaux publics un duplicata du certificat de réimputation délivré. Je vous prie, monsieur le préfet, de tenir la main à l'exécution de cette nouvelle mesure, qui a été reconnue indispensable pour l'ordre de la comptabilité.

Lorsqu'il s'agit de changer l'imputation d'un payement fait sur une gestion expirée, le certificat de réimputation doit, aux termes du troisième paragraphe de l'art. 125 précité, être envoyé au ministère des travaux publics.

Il importe de remarquer que si la réimputation porte sur plusieurs payements effectués, les uns sur la gestion expirée, les autres sur la gestion courante, on doit éviter de réunir dans un certificat unique les payements des deux espèces. On doit, au contraire, avoir soin de rédiger deux certificats, l'un pour les payements de la gestion courante, l'autre pour les payements de la gestion expirée. Cette division est nécessaire, d'abord pour rendre possible la stricte exécution des dispositions de l'art. 125 du règlement, ensuite parce que les virements à effectuer ont lieu, au ministère des finances, dans un bureau spécial pour chacun des deux cas.

L'administration centrale devant exercer son contrôle sur cette importante partie de la comptabilité, il est nécessaire que chaque année, immédiatement après la clôture des payements, chaque chef de service dresse un bordereau récapitulatif des certificats de réimputation qu'il aura délivrés pendant toute la durée de l'exercice expiré. Ce bordereau devra être établi dans la forme du modèle B ci-joint.

Les bordereaux partiels par service vous seront envoyés par les ingénieurs en chef, et vous me les transmettrez avec celui que vous aurez à dresser vous-même.

Lorsque dans un service aucun certificat de réimputation n'aura été délivré, on devra fournir un état négatif.

12. *Circulaire du ministre des travaux publics du 4 juillet 1851. — Loi du 13 brumaire an VII sur le timbre. — Marche à suivre pour affranchir du timbre les pièces concernant les dépenses qui n'excèdent pas 10 fr.*

M. le préfet, d'après la nomenclature faisant suite au règlement de comptabilité du 16 septembre 1843, les pièces à produire aux payeurs pour la justification du payement des fournitures consistent en *factures* ou *mémoires* timbrés, quittancés par les fournisseurs, soit que le payement ait lieu au moyen de mandats ou d'ordonnances délivrées au nom des ayants droit, soit qu'il ait lieu par l'intermédiaire d'un régisseur.

Jusqu'à présent, les factures ou mémoires quittancés avaient été considérés, dans le service des ponts et chaussées, comme de véritables quittances, et, à ce titre, ces pièces avaient été, par application de l'art. 16 de la loi du 13 brumaire an VII, affranchies de la formalité du timbre lorsqu'elles avaient pour objet des dépenses n'excédant pas 10 francs.

M. le ministre des finances a pensé que cette interprétation de la loi n'était pas fondée, et, en conséquence, par une décision en date du 6 décembre dernier, il a déclaré passible du timbre tout mémoire (ou facture) acquitté ou non, et quel qu'en soit le montant.

L'application de la formalité du timbre aux pièces concernant des dépenses de 10 francs et au-dessous a soulevé des objections de la part de plusieurs ministres ordonnateurs. Il paraît, en effet, exorbitant de faire supporter les frais du timbre à des sommes aussi minimes.

M. le ministre des finances a reconnu la justesse des observations qui lui ont été présentées à cet égard, et, pour obvier aux inconvénients qui résulteraient de l'application rigoureuse de la loi du 13 brumaire an VII, il a adopté un moyen d'affranchir du timbre les pièces concernant les dépenses n'excédant pas 10 francs, sans déroger toutefois au texte de la loi.

Ce moyen consiste :

Soit à supprimer le mémoire ou la facture, en donnant dans le mandat de payement le détail des fournitures ou des travaux ;

Soit à produire, au lieu du mémoire ou de la facture, *une quittance* de la partie intéressée, contenant le détail des fournitures faites ou travaux exécutés.

Dans les deux cas, le mandat et la quittance seront exempts de timbre.

Lorsque le payement aura lieu au moyen d'un mandat délivré au nom du fournisseur, on pourra employer l'un ou l'autre des deux modes qui viennent d'être indiqués.

Mais lorsque le payement s'effectuera au moyen de fonds remis à titre d'avance à un régisseur, le second mode sera seul pratica-

ble, puisqu'il n'y aura pas lieu de délivrer un mandat qui puisse contenir le détail de la dépense. Dans ce cas, le régisseur devra produire pour la justification du payement une quittance détaillée du fournisseur.

Les quittances détaillées qui tiendront lieu des mémoires ou factures des fournisseurs devront être établies dans la forme du modèle joint à la présente circulaire.

Je ferai remarquer que ces nouvelles dispositions doivent modifier les indications contenues dans la neuvième des observations générales placées en tête de la nomenclature annexée au règlement du 16 septembre 1843, ainsi que cette nomenclature elle-même, en ce qui concerne les justifications à produire pour le payement des fournitures.

13. *Circulaire du ministre des travaux publics du 21 août 1852.* — *Instructions sur la comptabilité des exercices clos.*

Monsieur le préfet, les dépenses qui appartiennent aux exercices clos sont l'objet du titre VI du règlement du 16 septembre 1843 sur la comptabilité du ministère des travaux publics, mais elles n'y sont considérées que sous un point de vue général. On s'est borné à rappeler les dispositions législatives et les mesures d'ordre qui doivent servir de règle à l'administration centrale, et l'on n'a pas indiqué par quels moyens les préfets et les ingénieurs doivent faire connaître l'apurement successif de ces dépenses, jusqu'à l'expiration de la période quinquennale définie par l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831.

Le titre VII du règlement, qui concerne les écritures du ministère, des préfets et des ingénieurs, ne fait aucune mention des dépenses d'exercices clos. Quant au règlement spécial du 28 septembre 1849, il a pour but principal de régulariser les écritures élémentaires des agents secondaires chargés de la surveillance immédiate des travaux. Il a en outre prescrit de nouvelles formes pour les états que les préfets et les ingénieurs des ponts et chaussées doivent adresser successivement à l'administration centrale pendant la période de l'exécution des services, et pendant celle qui est accordée pour terminer la liquidation, le mandatement et le payement des dépenses de l'exercice courant. Mais ce règlement, comme celui du 16 septembre 1843, ne contient aucune disposition pour la comptabilité et la liquidation des créances appartenant aux exercices clos.

Dans l'état actuel des choses, la comptabilité de l'ingénieur en chef s'arrête à la production de l'état final (formule n° 33 du règlement du 28 septembre 1849), qui résume, par chapitre, les ordonnances de délégation applicables au service, les dépenses constatées par les situations définitives (formule n° 32), les mandats délivrés, les payements effectués et les sommes restant à payer pour solder les dépenses. Cet état final doit contenir, il est vrai, le détail nominatif de tous les ayants droit qui n'étaient pas payés le 31 août de la seconde année de l'exercice, époque de la clôture des payements. Il en résulte qu'au moyen des états fournis par tous les chefs de service, l'administration est en mesure de dresser l'état général des restes à payer de l'exercice. Mais il ne suffit pas que la comptabilité centrale puisse établir la récapitulation des créances qui restent à payer sur un exercice au moment de la clôture des payements. Un exercice n'est définitivement liquidé qu'à l'expiration de la période quinquennale. Il faut donc que les écritures des ingénieurs en chef constatent les opérations successives de mandatement et de payement concernant les créances qui se rattachent à leur service, depuis l'époque de la clôture des payements de l'exercice jusqu'à la fin de l'année qui complète la période quinquennale.

Pour obtenir ce résultat, MM. les ingénieurs en chef devront, immédiatement après la clôture des payements de l'exercice 1851, établir une comptabilité spéciale pour les créances d'exercices clos. Cette comptabilité sera fort simple et ne donnera lieu qu'à un très petit nombre d'écritures, surtout si ces chefs de service ont soin de n'omettre aucune dépense dans leurs comptes d'exercice, de délivrer leurs mandats en temps utile et de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire autant que possible le nombre des restes à payer.

Immédiatement après avoir dressé pour l'exercice 1851 l'état final (formule n° 33), les ingénieurs en chef ouvriront un compte pour la liquidation des restes à payer de cet exercice, et des créances qui pourraient venir s'y rattacher ultérieurement. Ce compte sera établi conformément au modèle joint à la présente circulaire.

Ce modèle est divisé en quatre parties.

La première partie est destinée à comprendre le détail des créances. Elle se compose de quatre colonnes, où l'on doit inscrire les numéros des chapitres du budget, les noms des créanciers, la nature des créances et le montant des créances.

Les écritures à porter d'abord dans ce premier cadre doivent être la reproduction exacte des restes à payer portés à la quatrième page de l'état final n° 33, conformément aux indications du règlement du 28 septembre 1849 (page 511).

Si plus tard quelques créances, omises dans le compte de l'exercice, doivent venir s'ajouter aux restes à payer, on les inscrira à la suite de ceux-ci, *mais seulement après que l'administration supérieure aura admis ces nouvelles créances.*

Cette première partie du tableau est suivie de trois cadres semblables, composés chacun de cinq colonnes, et destinés à recevoir les écritures relatives à la liquidation des créances pendant chacune des trois années qui complètent la période quinquennale.

On trouvera sur le modèle des exemples d'écritures destinés à en faire comprendre l'usage. Il a paru inutile d'y remplir la colonne des numéros des mandats, mais les ingénieurs en chef devront avoir soin d'indiquer ces numéros sur leurs comptes de liquidation d'exercices clos.

Il y aura lieu d'ouvrir successivement chaque année un compte analogue à celui de l'exercice 1851, pour l'exercice qui sera parvenu à son terme. Ainsi, par exemple, le 31 août 1853, on devra établir le compte de liquidation de l'exercice 1852; le 31 août 1854, on établira celui de l'exercice 1853, et ainsi de suite.

Je ferai remarquer que le compte de liquidation d'un exercice clos est un document d'une nature toute spéciale qui doit être conservé à part et ne pas être joint aux autres livres de comptabilité.

On aura soin de réunir en un même cahier tous les comptes ouverts successivement pour la liquidation des exercices clos, attendu qu'il pourra être quelquefois nécessaire de les consulter.

Un compte spécial de liquidation doit être ouvert pour chacune des deux sections du budget; cela est indispensable, le payement des restes à payer de chaque section s'imputant sur un chapitre distinct du budget de l'exercice courant.

Au commencement de l'année, chaque ingénieur en chef vous remettra, monsieur le préfet, un état détaillé par partie prenante des payements effectués pendant l'année précédente pour les créances d'exercices clos qui concernent son service. Il s'entendra à cet effet avec M. le payeur de votre département. Cet état, qui devra accompagner l'état formule n° 23 du mois de décembre, sera divisé en trois parties, dont chacune comprendra les payements relatifs à l'un des trois exercices clos en voie de liquidation et complétant la période quinquennale.

Quoique la comptabilité relative aux exercices clos ne doive être établie suivant le mode qui fait l'objet de la présente circulaire qu'à la clôture de l'exercice 1851, je désire que l'état nominatif des payements concernant les créances des exercices clos qui auront lieu pendant toute l'année 1852 me soit envoyé avec l'état mensuel de décembre prochain. Cet état présentera d'une manière distincte les payements des créances de 1848, ceux des créances de 1849 et ceux des créances de 1850.

Je crois devoir rappeler ici, monsieur le préfet, les principales dispositions législatives ou réglementaires qui concernent les dépenses des exercices clos. Ces dispositions sont celles qui suivent :

I. Les dépenses qui, bien que liquidées en temps utile, n'ont pu être ordonnancées ou payées avant la clôture de l'exercice, et qui figurent parmi les restes à payer du compte général, sont ordonnancées sur l'exercice courant, avec imputation sur le chapitre ouvert au budget, pour mémoire et sans allocation spéciale, sous le titre : *Dépenses des exercices clos.*

Les ordonnances à délivrer sur l'exercice courant, par rappel sur les exercices clos, doivent être renfermées dans la limite du montant, par chapitre, des dépenses restant à payer, d'après les comptes, à la clôture de l'exercice (1).

II. Les créances qui, n'ayant pu être liquidées avant le 31 juillet de la seconde année de l'exercice, n'ont pas fait partie des restes à payer portés au compte, ne sont acquittées qu'au moyen de crédits supplémentaires obtenus dans les formes réglées (2).

III. Les rappels de dépenses des exercices clos imputables sur les budgets courants sont ordonnancés nominativement. Les ordonnances ne sont valables que jusqu'à la fin de l'année pendant laquelle elles ont été émises (3).

IV. Sont prescrites et définitivement éteintes au profit de l'État toutes créances qui, n'ayant pas été acquittées avant la clôture des crédits de l'exercice auquel elles appartiennent, n'auraient pu, à défaut de justifications suffisantes, être liquidées, ordonnancées et payées dans un délai de cinq années, à partir de l'ouverture de l'exercice (4).

V. Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux créances dont l'ordonnancement et le payement n'ont pu être effectués dans les délais déterminés, par le fait de l'administration ou par suite de pourvois formés devant le conseil d'État.

Tout créancier a le droit de se faire délivrer un bulletin énonçant la date de sa demande et les pièces produites à l'appui (5).

VI. A l'expiration de la période quinquennale fixée par l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831, pour l'entier apurement des exercices clos, les crédits applicables aux créances restant encore

(1) Art. 130 du règlement du 16 septembre 1843. — Art. 98 et 99 de l'ordonnance du 31 mai 1838. — Art. 8 de la loi du 23 mai 1834.

(2) Art. 132 du règlement du 16 septembre 1843. — Art. 100 de l'ordonnance du 31 mai 1838. — Art. 9 de la loi du 23 mai 1834. — Art. 2 du décret du 11 août 1850.

(3) Art. 136 du règlement du 16 septembre 1843. — Art. 109 de l'ordonnance du 31 mai 1838.

(4) Art. 137 du règlement du 16 septembre 1843. — Art. 103 de l'ordonnance du 31 mai 1838. — Art. 9 de la loi du 29 janvier 1831.

(5) Art. 138 du règlement du 16 septembre 1843. — Art. 104 de l'ordonnance du 31 mai 1838. — Art. 10 de la loi du 29 janvier 1831.

à solder demeurent définitivement annulés, et l'exercice, arrivé au terme de déchéance, cesse de figurer dans la comptabilité du ministère (1).

VII. Les dépenses des exercices clos à solder postérieurement à l'époque ci-dessus, et provenant de créances affranchies de la déchéance dans les cas prévus par l'art. 10 de la loi du 29 janvier 1831, ne sont ordonnancées qu'après que les crédits extraordinaires spéciaux, par article, ont été ouverts à cet effet. Ces créances sont imputables sur le budget courant, à un chapitre spécial intitulé : *Dépenses des exercices périmés*. Si elles n'ont pas été payées à l'époque de la clôture de l'exercice sur lequel le crédit spécial a été ouvert, ce crédit est annulé (2).

Je vous prie, monsieur le préfet, de recommander à MM. les ingénieurs en chef de se bien pénétrer de l'esprit des dispositions que je viens de rappeler. On les trouve, il est vrai, dans le règlement du 16 septembre 1843, mais j'ai pensé qu'en les reproduisant dans cette instruction spéciale, et en les dégageant des dispositions qui ne concernent que l'administration centrale, elles frapperaient l'attention d'une manière plus efficace.

Pour terminer, j'insisterai encore une fois sur la nécessité de hâter par tous les moyens le payement des créances d'exercices clos. L'administration ne peut pas se dispenser d'appliquer, lorsqu'il y a lieu, la prescription quinquennale prononcée par l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831. Mais, il faut le reconnaître, cette prescription est extrêmement rigoureuse, et dès lors on ne doit rien négliger pour en rendre l'application aussi rare que possible. Il importe donc que les ingénieurs en chef ne perdent jamais de vue les créances d'exercices clos, qu'ils provoquent activement la remise des pièces justificatives à joindre aux mandats de payement, et qu'ils fassent connaître aux parties intéressées les dispositions impératives de la loi, afin qu'elles ne s'exposent pas à encourir la déchéance qu'un trop long retard pourrait entraîner.

Je rappellerai que, lorsqu'il s'agit d'indemnités pour acquisitions d'immeubles, on doit, dans le cas où des obstacles s'opposent au versement des deniers entre les mains du vendeur ou du propriétaire dépossédé, prendre les mesures nécessaires pour faire consigner la somme due par l'État, ainsi que le prescrit l'art. 54 de la loi du 3 mai 1841. On peut bien accorder à la partie intéressée un certain délai pour aplanir les difficultés qui empêchent le payement, mais on doit restreindre cette latitude dans une juste mesure. Il faut surtout éviter de différer la consignation jusqu'à l'expiration de la période quinquennale.

Lorsqu'un payement est arrêté par des saisies-arrêts ou oppositions, il convient, dans le cas où le retard se prolonge, de prévenir les saisissants que, pour garantir leur gage de la prescription quinquennale résultant de la loi du 29 janvier 1831, ils doivent faire les démarches nécessaires pour obtenir un jugement ordonnant la consignation de la somme qui est due à leur débiteur. Quand le terme fatal approche, la consignation est le seul moyen de prévenir les effets de la déchéance. Il est donc du devoir de l'administration d'indiquer aux créanciers la marche qu'ils ont à suivre pour mettre leurs intérêts à couvert.

14. *Circulaire du ministre de l'intérieur du* 23 *septembre* 1852. — *Questions soulevées par l'exécution du règlement de comptabilité du* 30 *novembre* 1840.

Monsieur le préfet, quelques difficultés s'étant élevées sur l'interprétation de diverses dispositions du règlement de comptabilité du 30 novembre 1840 entre des ordonnateurs secondaires et des comptables, j'ai été appelé à les résoudre. M. le ministre des finances, après s'être concerté avec moi, a donné à MM. les payeurs, par une circulaire du 30 juillet dernier, connaissance des solutions récemment arrêtées entre nous. Il est essentiel que MM. les ordonnateurs secondaires soient également informés des décisions prises et notifiées aux payeurs.

Le règlement de comptabilité du ministère de l'intérieur, en date du 30 novembre 1840, est seul applicable à la justification des dépenses départementales.

Une circulaire émanée de la direction de comptabilité générale du ministère des finances, en date du 4 mai 1844, avait, par suite d'un malentendu, prescrit aux payeurs de suivre, pour le service des routes départementales et pour celui des chemins vicinaux, le règlement applicable au service des routes nationales. Les instructions annuelles de mes prédécesseurs sur la comptabilité départementale recommandaient, au contraire, de suivre le règlement du 30 novembre 1840, à moins de décisions spéciales notifiées directement aux ordonnateurs. Ce désaccord doit complètement cesser aujourd'hui, attendu que MM. les payeurs viennent d'être invités à considérer comme non avenue cette partie de la circulaire du 4 mai 1844.

Déclaration constatant la réalisation du cautionnement lors du payement du premier à-compte.

Des ordonnateurs secondaires ont cru devoir refuser de produire, lors du payement du

(1) Art. 139 du règlement du 16 septembre 1843. — Art. 113 de l'ordonnance du 31 mai 1838. — Art. 7 de la loi du 10 mai 1838.

(2) Art. 140 du règlement du 16 septembre 1843. — Art. 114 de l'ordonnance du 31 mai 1838. — Art. 8 de la loi du 10 mai 1838.

premier à-compte sur une entreprise, la déclaration du versement du cautionnement par l'entrepreneur. Les termes formels du § 8 des observations préliminaires de la nomenclature annexée au règlement du 30 novembre 1840 (page 181) attestent l'intention évidente de faire intervenir les ordonnateurs pour certifier la réalisation du cautionnement. Ils doivent donc toujours constater ce fait, et, si l'entrepreneur a été dispensé par son marché de fournir un cautionnement, la déclaration à produire doit être négative.

Les expéditions du marché et du cahier des charges, demeurées entre les mains des entrepreneurs, doivent être fournies à l'appui du payement de solde.

Lors du payement de solde, des difficultés se sont présentées à l'égard de la remise des expéditions des marchés et des autres pièces demeurées entre les mains de l'entrepreneur, et dont la copie ou extrait ont été livrés à l'appui du mandat de premier à-compte.

Le règlement de comptabilité du ministère de l'intérieur est, à cet égard, moins positif que celui du ministère des travaux publics; mais il fait néanmoins mention du rapport de certaines pièces devenues inutiles à l'entrepreneur, et l'on ne doit pas douter qu'il veuille principalement désigner les marchés, les cahiers des charges, les soumissions, les procès-verbaux d'adjudication et autres pièces de même nature; ainsi la remise de ces pièces doit être faite à l'appui du payement de solde.

Constatation de l'inscription aux inventaires des outils réparés.

Par analogie avec ce qui a lieu pour la réparation des objets mobiliers, les mémoires de réparation d'outils appartenant à l'administration, et susceptibles d'être emmagasinés, doivent être revêtus du certificat de l'ordonnateur constatant le numéro sous lequel ces outils sont inventoriés. Mais comme l'administration doit, dans certaines circonstances et à raison de l'exiguïté des salaires, faire réparer les outils des cantonniers et ouvriers auxiliaires qu'elle emploie, il suffit alors que l'ordonnateur constate ce fait. Ainsi, dans tous les cas, l'ordonnateur fera connaître par son certificat : 1° s'il s'agit d'un outil ou ustensile susceptible d'être conservé en magasin, le numéro qu'il a reçu sur l'inventaire; 2° s'il s'agit d'un objet non susceptible d'être conservé en magasin, cette particularité sera énoncée au certificat; 3° enfin si cet objet n'appartient pas au département, la mention en sera faite.

Dépenses diverses du service des routes imputables sur les crédits alloués à titre de réserve.

Les dépenses du service des routes départementales désignées dans les budgets comme imputables sur les crédits de réserve ne sauraient être régulièrement imputées sur les allocations affectées aux travaux de chaque route. Il est important de conserver cette distinction, afin de faciliter l'établissement et le contrôle des décomptes des indemnités proportionnelles attribuées à MM. les ingénieurs des ponts et chaussées, en exécution des circulaires des 12 juillet 1817 et 20 août 1846.

Ratures et surcharges sur les mandats.

Le seizième paragraphe des observations générales placées en tête de la nomenclature des pièces à produire pour la justification des dépenses dépendant du budget de l'intérieur, en mentionnant la *partie manuscrite* des *mandats*, a eu en vue les désignations du nom du créancier, de l'objet de la créance et de son montant. Quant aux indications purement d'ordre, telles que numéro du mandat, quantième d'exercice, etc., les surcharges doivent être faites d'une manière claire, mais il n'est pas nécessaire qu'elles soient approuvées. Au sujet de l'approbation des ratures, lorsqu'il y a lieu, cette approbation ne saurait être considérée comme valable si elle est interlignée au-dessus de la signature principale de l'ordonnateur, elle exige toujours l'approbation d'une nouvelle signature.

Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont vous adresserez deux exemplaires à M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département.

15. *Circulaire du ministre des travaux publics du 6 juin 1853. — Travaux publics extraordinaires. — Imputations sur l'exercice courant des créances d'exercices clos non comprises dans les comptes.*

Monsieur le préfet, l'art. 128 du règlement du 16 septembre 1843, sur la comptabilité du ministère des travaux publics, prescrit d'imputer sur l'exercice courant les dépenses concernant les travaux extraordinaires qui, n'ayant pas été comprises dans le compte de l'exercice auquel elles appartiennent, ne sont constatées qu'après la clôture dudit exercice.

Le but de cette imputation exceptionnelle est d'empêcher que les allocations générales affectées aux diverses entreprises des travaux extraordinaires ne soient augmentées d'une manière détournée par des crédits obtenus additionnellement aux restes à payer des exercices clos.

Ce mode d'imputation, concerté avec le ministère des finances, avait déjà été prescrit, avant la mise en vigueur du règlement 16 septembre 1843 : 1° dans la circulaire du 17 décembre 1838 (n° 30) du ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; 2° dans la circulaire du 24 janvier 1839 (n° 165) du directeur de la comptabilité générale des finances;

3° dans la circulaire du 26 janvier 1839 (n° 2) du directeur général des ponts et chaussées et des mines.

Je rappellerai d'abord qu'en formulant la disposition exceptionnelle qui fait l'objet de l'art. 128 du règlement, l'administration n'a pas entendu qu'elle pût être considérée comme une autorisation de se soustraire arbitrairement à la règle de la spécialité des exercices. On ne peut admettre dans aucun cas que les chefs de service altèrent à dessein la sincérité de leur comptabilité pour aligner les dépenses de l'exercice avec les crédits qui leur ont été ouverts. Ils doivent, au contraire, s'attacher à n'omettre aucune dépense dans la situation définitive (formule n° 32) dont l'envoi est prescrit par l'art. 46 du règlement du 28 septembre 1849.

La faculté d'imputer sur l'exercice courant des créances omises dans les comptes ne doit donc recevoir que de rares applications, et j'appelle de nouveau sur ce point, monsieur le préfet, votre attention toute particulière, ainsi que celle de MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Parmi les créances d'exercices clos à imputer sur l'exercice courant, en vertu de l'art. 128 du règlement, il peut s'en trouver qui appartiennent à des exercices périmés. Dans ce cas, on doit examiner s'il y a lieu d'affranchir ces créances de la prescription quinquennale prononcée par l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831, et de les faire jouir du bénéfice de l'art. 10 de la même loi. Mais je ne pense pas qu'il suffise que le sous-ordonnateur secondaire reconnaisse le droit du créancier à être affranchi de la déchéance. Il me paraît nécessaire que l'autorité supérieure intervienne et assure par son action directe l'exécution de la loi du 29 janvier 1831. Il faut d'ailleurs que la cour des comptes trouve dans les pièces justificatives jointes aux mandats de payement la preuve que la question de déchéance a été mûrement examinée, et tranchée en connaissance de cause en faveur du créancier de l'État.

A cet effet, j'ai arrêté les dispositions suivantes :

Lorsqu'il s'agira d'une dépense appartenant à un exercice périmé et concernant les travaux extraordinaires, l'imputation sur l'exercice courant n'aura lieu qu'en vertu d'une décision spéciale de l'administration supérieure. M. l'ingénieur en chef vous adressera un rapport pour exposer les motifs qui lui paraissent devoir affranchir la créance de la prescription quinquennale. En me transmettant ce rapport, vous voudrez bien, monsieur le préfet, me faire connaître votre avis.

Quand j'aurai accordé l'autorisation nécessaire, le mandat de l'ingénieur en chef sera imputé sur l'exercice courant; mais le certificat de proposition de payement énoncera explicitement que l'imputation sur l'exercice courant a été autorisée, et il fera connaître la date de la décision ministérielle.

16. *Circulaire du ministre des travaux publics du 11 janvier* 1854. — *Instructions concernant les retenues pour pensions.*

Monsieur le préfet, un décret du 9 novembre dernier, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles, dispose (titre II, art. 5), que les traitements passibles de retenues qui sont acquittés par les comptables du trésor, seront portés pour le brut dans les ordonnances et mandats, où il sera fait mention spéciale des retenues à exercer pour pensions.

Ces retenues sont déterminées par l'art. 3 de la loi du 9 juin 1853. Elles se composent, savoir :

1° D'une retenue de 5 pour 0/0 sur les sommes payées à titre de traitement;

2° D'une retenue du douzième des mêmes sommes lors de la première nomination, ou dans le cas de réintégration et du douzième de toute augmentation ultérieure;

3° Des retenues pour cause de congé et d'absence, ou par mesure disciplinaire.

Pour satisfaire aux dispositions du décret dont il s'agit, il est nécessaire de modifier d'une part les écritures des ingénieurs en chef, en ce qui concerne les dépenses de personnel passibles de retenues, d'une autre part la contexture des mandats délivrés pour le payement de ces dépenses.

Je vais indiquer la marche à suivre à cet égard.

§ Ier. Écritures tenues par les ingénieurs en chef. — A partir de l'exercice 1854, les dépenses passibles des retenues prescrites par l'art. 3 de la loi du 9 juin 1853 devront figurer dans les livres de comptabilité et dans toutes les pièces comptables (états mensuels formule n° 23, états trimestriels formule n° 30, et états définitifs formules n°s 31 et 32) non pour le net, c'est-à-dire déduction faite des retenues pour la pension, suivant le mode actuel, mais pour le montant *intégral* des traitements, sans déduction d'aucune retenue pour pension.

Afin que l'administration centrale puisse contrôler l'exactitude des retenues opérées, l'état trimestriel (formule n° 30) devra contenir une colonne intitulée : *Retenues pour pensions*, dans laquelle on relatera, en une seule somme par partie prenante, le montant des retenues exercées, sauf à en donner le détail dans la colonne d'observations, lorsque cela sera nécessaire.

Les dispositions du décret précité, du 9 novembre dernier, s'appliquent aux traitements

des agents des ponts et chaussées, payés sur les fonds du budget départemental.

Pour ces agents, comme pour ceux dont les traitements sont imputés sur les fonds du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, on devra m'adresser pour chaque trimestre, un état (formule n° 30) comprenant toutes les indications nécessaires pour que l'on puisse reconnaître si les retenues exigibles ont été exercées.

Cet état (formule n° 30) remplacera l'état trimestriel qui était précédemment fourni en exécution de la circulaire du 26 décembre 1851, qui devient maintenant sans objet.

§ 2. Mandatement. — Les mandats délivrés actuellement pour le payement des traitements passibles de retenues ne comprennent, ni le montant, ni le détail des retenues pour pensions; on se borne à y porter le montant *net* des traitements, c'est-à-dire déduction faite des retenues. A partir du 1er janvier 1854, les mandats dont il s'agit devront non seulement avoir pour objet le montant *intégral* des traitements, mais ils devront encore contenir le décompte des retenues pour pensions, de manière à établir la somme à payer à la partie prenante, et la retenue que le payeur doit porter en recette dans ses écritures.

Les certificats pour le payement des dépenses du personnel (formule n° 25) devront contenir une colonne pour les retenues. On y portera, en une seule somme par partie prenante, le montant des retenues, et, si cela est nécessaire, on en donnera le détail dans la colonne d'observations.

Les règles qui viennent d'être posées devront être appliquées, en ce qui concerne la rédaction des certificats pour payement et des mandats, aux dépenses du personnel des mines, dont le mandatement vous est réservé.

Les dispositions ci-dessus ne devront être appliquées qu'aux traitements qui courront à partir du 1er janvier 1854. Pour les traitements et les retenues des années antérieures, le mode ancien est maintenu jusqu'au 1er mai 1854. A cette époque il devra cesser, aux termes de l'art. 1er du décret du 9 novembre.

Je joins à cette circulaire des modèles nos 25, 26 et 30 modifiés de la manière indiquée dans les instructions qui précèdent.

17. *Circulaire du ministre des travaux publics du 19 août 1854. — Mention sur les mandats relative aux formalités de publication et de transcription des actes de vente.*

Monsieur le préfet, aux termes du deuxième paragraphe de l'art. 19 de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'administration peut se dispenser de remplir les formalités de publication et de transcription pour les acquisitions à l'amiable dont la valeur ne dépasse par 500 francs.

La nomenclature annexée au règlement du 16 septembre 1843 porte (page 121, note 1re) que lorsque l'administration croit devoir faire usage de cette faculté, le préfet en fait mention expresse sur le mandat.

Lorsque le préfet délivrait les mandats, cette mention était suffisante, attendu qu'elle émanait du représentant officiel de l'administration; mais aujourd'hui que les ingénieurs en chef mandatent les dépenses du service des ponts et chaussées, une simple mention apposée sur les mandats de ces sous-ordonnateurs secondaires ne constate pas d'une manière assez certaine l'intention de l'administration de se dispenser des formalités de publication et de transcription.

Il y a donc lieu de modifier, à cet égard, l'indication de la nomenclature annexée au règlement du 16 septembre 1843.

En conséquence, j'ai décidé que lorsque l'administration croira devoir profiter de la dispense formulée dans l'art. 19 de la loi du 3 mai 1841, ce sera, non pas le mandat, mais bien l'*acte de vente* qui devra contenir une déclaration formelle à cet égard.

18. *Circulaire du ministre des travaux publics du 26 décembre 1854. — Bordereau mensuel, pour justifier l'imputation des mandats délivrés par les ingénieurs en chef.*

Monsieur le préfet, chaque année, dans sa déclaration générale sur les comptes du dernier exercice clos, la cour des comptes signale un certain nombre d'irrégularités dans les imputations des dépenses appartenant au service des ponts et chaussées. Chaque année aussi, l'administration centrale appelle sur ces irrégularités l'attention des chefs de service qu'elles concernent, en leur recommandant d'éviter la reproduction de ces erreurs regrettables.

Je me plais à reconnaître qu'à l'aide du concours de MM. les ingénieurs en chef, le nombre des irrégularités signalées par la cour des comptes suit une progression décroissante; mais cela ne suffit pas ; il faut faire en sorte qu'elles disparaissent complètement, et c'est vers ce but que doivent tendre tous les efforts de l'administration et ceux de MM. les ingénieurs en chef, sous-ordonnateurs secondaires.

Les résultats des vérifications de la cour des comptes ne sont connus qu'après la clôture de l'exercice. Les irrégularités, lorsqu'elles sont signalées, sont donc des faits accomplis qu'il n'est plus possible de modifier.

Un contrôle immédiat, ou qui du moins devancerait la clôture de l'exercice, aurait l'avantage de permettre de rectifier les erreurs qui auraient pu échapper à l'attention de MM. les ingénieurs en chef.

Ce contrôle peut être utilement exercé par

l'administration centrale, sans nuire à la rapidité qui a été introduite dans l'opération du mandatement, et sans imposer aux ingénieurs en chef un grand surcroît de travail.

Pour atteindre le but désiré, il suffira que chaque mois MM. les ingénieurs en chef vous remettent, monsieur le préfet, un bordereau donnant les renseignemeets nécessaires pour constater la régularité de l'imputation des mandats qu'ils auront délivrés pendant le mois précédent. Ce bordereau, qui portera le n° 23 *bis*, sera dressé conformément au modèle ci-joint et vous sera remis pour m'être adressé avec l'état formule n° 23, dont la production est prescrite par l'art. 38 du règlement du 28 septembre 1849.

Ce document ne mentionnera que les mandats dont il est utile que l'imputaiion soit vérifiée par l'administration centrale, c'est-à-dire ceux qui concernent les *retenues de garantie*, les *acquisitions d'immeubles*, les *indemnités pour dommages*, et les dépenses diverses pour lesquelles la date du service fait doit être contrôlée, telles que les *fournitures, loyers de magasins, impressions, insertions dans les journaux, honoraires d'expertise, plus-values de matériel de passages d'eau, etc.*

On ne portera sur le bordereau ni les mandats qui concernent les dépenses de personnel, ni ceux qui ont pour objet des à-compte à payer à des entrepreneurs pour des travaux en cours d'exécution. De cette manière, la rédaction de cette pièce n'occasionnera qu'un travail peu considérable.

La mesure prescrite par la présente circulaire sera mise à exécution à partir du mois de janvier prochain. Dans les premiers jours de février, MM. les ingénieurs en chef vous remettront en conséquence un bordereau formule n° 23 *bis* des renseignements concernant les mandats délivrés pendant le mois de janvier.

Ce bordereau devra être divisé en deux parties, une première partie pour les mandats imputés sur l'exercice 1854, et une seconde partie pour les mandats imputés sur l'exercice 1855.

19. *Circulaire du ministre des travaux publics du 14 août 1856. — Retenues pour pensions. — Manière dont elles doivent être relatées dans les mandats de payement.*

Monsieur le préfet, d'après l'art. 3 de la loi du 9 juin 1853, les retenues à exercer pour le compte des pensions civiles se composent, savoir :

1° D'une retenue de 5 p. 0/0 sur les sommes payées à titre de traitement :

2° D'une retenue du 12° des mêmes sommes lors de la première nomination ou dans le cas de réintégration, et du 12° de toute augmentation ultérieure;

3° Des retenues pour cause de congé et d'absence ou par mesure disciplinaire.

La circulaire du 11 janvier 1854 a réglé le mode suivant lequel ces retenues doivent figurer dans les mandats délivrés pour le payement des appointements aux agents des ponts et chaussées soumis à la retenue pour la pension.

D'après ce mode, qui n'est au reste que la continuation de ce qui s'est toujours pratiqué dans le service, la retenue de 5 p. 0/0 n'est comptée que sur le traitement réellement *payé*. Elle est comprise, mais sans en être dégagée, dans les autres retenues qui représentent des portions de traitement *non payées*.

M. le ministre des finances a demandé qu'à l'avenir la retenue de 5 p. 0/0 fût comptée sur le traitement *intégral payé ou non payé*, et qu'elle fût relatée dans les mandats de payement distinctement des autres retenues.

Il m'a paru qu'il n'y avait, pour l'administration de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, aucun motif grave de repousser le mode indiqué par M. le ministre des finances et qui a été adopté d'ailleurs par tous les départements ministériels ; je viens vous prier, en conséquence, monsieur le préfet, de prendre les mesures nécessaires pour que dorénavant la retenue de 5 p. 0/0 soit comptée comme il est indiqué ci-dessus, sur le traitement intégral *payé ou non payé*, et pour qu'elle soit relatée distinctement, ainsi que chacune des autres retenues, dans les mandats à délivrer par vous ou dans ceux à délivrer par MM. les ingénieurs en chef pour appointements aux agents du service.

Afin de prévenir tout malentendu, je joins à la présente circulaire un modèle rectifié (n° 26) du mandat de payement pour appointements, dans lequel les retenues sont présentées comme le demande M. le ministre des finances. Ce modèle remplacera celui qui est annexé à la circulaire du 11 janvier 1854.

20. *Circulaire du ministre des travaux publics du 5 novembre 1857. — Règlement du 16 septembre 1843. — Exécution de l'art. 72 en ce qui concerne la déclaration de perte d'un mandat de payement.*

Monsieur le préfet, l'art. 72 du règlement du 16 septembre 1843 est ainsi conçu :

« En cas de perte d'un avis d'ordonnance de payement ou d'un mandat, il en est délivré un duplicata, sur la *déclaration* motivée de la partie intéressée, et d'après l'attestation écrite du payeur, portant que l'ordonnance ou le mandat n'a pas été acquitté, ni par lui, ni sur son visa, par un autre comptable. »

Ni cet article, ni aucune disposition du règlement ou des instructions n'indiquent la destination ultérieure à donner à la déclaration de perte.

M. le ministre des finances a demandé que, pour ce qui concerne mon département, je prescrivisse la règle à suivre à cet égard. Conformément à sa proposition, j'ai décidé que la déclaration de perte d'un mandat, revêtue du certificat de non-payement, restera entre les mains de l'ordonnateur secondaire. Cet ordonnateur devra indiquer sur le mandat délivré par duplicata la date de la déclaration de perte et celle du certificat de non-payement du mandat primitif.

En cas de double payement à la suite de la délivrance d'un duplicata, l'ordonnateur, pour dégager sa responsabilité, sera tenu de représenter la déclaration de non-payement du mandat primitif, afin que l'on puisse reconnaître celui des comptables qui aurait délivré indûment le certificat de non-payement et lui faire subir les conséquences de l'erreur qu'il aurait commise.

21. *Circulaire du ministre des travaux publics du 5 novembre 1857. — Dépenses payables hors du chef-lieu du département. — Les mandats concernant ces dépenses pourront être présentés pour le payement aux caisses des receveurs des revenus indirects. — Modifications à introduire à cet égard dans les formules des mandats.*

CIRCULAIRE N° 25 (AUX PRÉFETS).

Monsieur le préfet, les dépenses effectuées sur le budget du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics sont payées dans les départements, soit au chef-lieu du département, à la caisse du payeur, soit sur le visa du payeur, aux caisses des receveurs particuliers des finances ou des percepteurs d'après les indications des ordonnateurs secondaires et des sous-ordonnateurs secondaires.

Afin de faciliter le payement des mandats payables hors du chef-lieu du département, M. le ministre des finances vient de décider qu'ils pourraient être présentés, pour le payement, aux caisses des *receveurs des revenus indirects*, indépendamment des autres comptables désignés ci-dessus.

Par suite de cette décision, il est nécessaire de faire aux formules imprimées des mandats les changements ci-après :

1° Le libellé du visa à donner par le payeur doit être modifié comme il suit :

Vu bon à payer....... { par le receveur particulier de l'arrondissement d / par le percepteur d ou à défaut par l'un des receveurs des revenus indirects de la même localité. }

2° Dans le nouveau mode adopté, le comptable qui doit effectuer le payement n'étant plus déterminé d'une manière absolue, il est nécessaire, pour que l'on puisse toujours connaître facilement quel est celui dont la responsabilité est engagée, d'ajouter sur les formules de mandats la mention suivante :

Payé par moi soussigné { Receveur particulier de l'arrondissement d / Percepteur des contributions directes d / Receveur d }

Cette mention devra être placée au bas du mandat, après la quittance de la partie prenante.

22. *Extrait de l'instruction générale sur le service et la comptabilité des receveurs des finances, 20 juin 1859.*

Reversements pour trop payé sur les ordonnances des ministres.

Art. 389. — Les reversements effectués pour trop payé sur les ordonnances des ministres doivent, à l'exception de ceux qui s'appliquent aux fonds départementaux et dont il est question à l'art. 452, être reçus à titre de *recettes accidentelles*, avec indication d'origine, quelle que soit la date du payement donnant lieu au reversement.

....

Les récépissés et déclarations de recettes délivrés par les receveurs des finances, pour les reversements, doivent indiquer exactement le chapitre de la dépense et la date des payements sur lesquels les reversements sont effectués.

Les receveurs ont à se procurer ces renseignements auprès des ordonnateurs secondaires, s'ils ne les trouvent pas sur les pièces qui leur sont présentées par les parties versantes.

Produits éventuels affectés aux dépenses ordinaires et extraordinaires des départements.

Reversements pour trop payé.

Art. 452. — Les reversements auxquels donne lieu le service départemental, exigent une distinction que les receveurs doivent faire avec soin, et qui doit d'ailleurs être indiquée par les préfets dans les ordres de reversement.

Lorsque le reversement est effectué par un individu à qui il a été payé une somme supérieure à celle qui lui revenait, le montant en est appliqué au compte des *produits éventuels départementaux;* mais si le reversement a lieu par suite d'un payement fait en sus des ordonnances de délégation, la somme reversée est

imputée au compte des *recettes accidentelles à différents titres*, l'excédant de payement portant alors non sur les fonds départementaux, mais sur ceux du trésor que le payeur avait en caisse.

Dans les deux cas, il doit être remis au préfet une déclaration de versement contenant, indépendamment des indications exigées par l'art. 389, tous les détails propres à faire connaître le motif du reversement. (*Art.* 215 *du règlement du ministère de l'intérieur, du* 30 *novembre* 1840; *circulaire du même ministère du* 12 *janvier* 1856, *p.* 26.)

Reversements ordonnés par les ingénieurs en chef.

Les ingénieurs en chef des départements peuvent, comme ordonnateurs secondaires avoir à ordonner des reversements concernant le service des routes départementales. Mais, comme l'art. 22 de la loi du 10 mai 1838 porte que les rôles et états relatifs aux produits départementaux sont rendus exécutoires par le préfet, les ordres de reversement doivent être soumis au visa de cet administrateur. (*Circulaire du ministre de l'intérieur du* 12 *janvier* 1854, *p.* 25.)

Frais et honoraires dus par des particuliers pour travaux d'intérêt public.

Art. 454. — Sont également rattachés, pour ordre, au budget départemental les recouvrements des *frais et honoraires* de toute nature auxquels donnent lieu les travaux d'intérêt public exécutés d'office ou de gré à gré à la charge des particuliers. Ces recouvrements sont opérés par les percepteurs en vertu de mandements exécutoires délivrés par les préfets et selon les règles suivies en matière de contributions directes. Les mandements exécutoires, lorsqu'ils sont rédigés sur une feuille spéciale, c'est-à-dire lorsqu'ils ne se trouvent pas au bas des états de frais présentés par les parties intéressées pour obtenir payement, sont exempts de timbre comme constituant des actes de l'autorité administrative (art. 80 de la loi du 15 mai 1818).

Les comptables chargés du recouvrement doivent, pour empêcher que des individus qui seraient réellement solvables ne puissent se soustraire abusivement au payement de leur dette, faire de promptes et actives diligences quand ils reçoivent les arrêtés exécutoires, et ne se désister des poursuites que lorsque leur inutilité est évidente. Les préfets ont à exiger à cet égard toutes les justifications nécessaires avant de décharger les comptables de l'obligation de faire recette de sommes dues.

Les frais de poursuites qu'il deviendrait nécessaire de faire seraient provisoirement avancés par le receveur général avec ses fonds personnels, et s'il était régulièrement justifié de leur irrécouvrabilité, le remboursement en serait alloué sur les fonds du ministère des travaux publics.

Lorsque, indépendamment des honoraires relatifs aux travaux dont il s'agit, le même individu est tenu au payement d'une amende et de frais judiciaires, des arrêtés exécutoires distincts pour ces deux natures de recouvrements sont nécessaires, à moins que l'arrêté unique ne désigne les comptables par les soins desquels doivent être respectivement recouvrés les divers frais et condamnations; il est délivré alors, sur papier libre, deux expéditions de cet acte, l'une pour le directeur de l'enregistrement, l'autre pour le receveur général, qui prend charge dans sa comptabilité des frais et honoraires concernant l'exécution des travaux, et en fait opérer le recouvrement contre le redevable.

Les receveurs généraux ont à produire, comme titres de perception, soit les mandats exécutoires, soit un état récapitulatif de ces mandats, soit seulement la lettre d'envoi, pourvu qu'elle en contienne le détail; dans tous les cas, les mandats exécutoires doivent être envoyés aux percepteurs chargés du recouvrement, afin que si des poursuites devenaient indispensables, ces comptables fussent en mesure de les exercer. (*Décret du* 7 *fructidor an XII, art.* 75; *décrets des* 10 *et* 27 *mai* 1854; *circulaires de la comptabilité générale des finances des* 30 *septembre* 1854, 26 *juin* 1855, 7 *juillet et* 18 *décembre* 1856, 28 *février* 1857 *et* 20 *février* 1858; *circulaire du ministre de l'intérieur du* 6 *août* 1857).

Si le crédit d'ordre nécessaire pour le service dont il s'agit au présent article n'était pas ouvert au budget départemental, ce service serait rattaché à celui des *cotisations* (art. 624). (*Circulaire du* 12 *octobre* 1858.)

Caisse des dépôts et consignations.

Consignation de prix de vente de terrains cédés à l'Etat, aux départements et aux communes.

Art. 522. — Lorsque le prix *de vente de terrains cédés à l'Etat et aux départements pour cause d'utilité publique* doit être versé à la caisse des consignations, le versement est fait aux receveurs des finances par les payeurs; ces derniers comptables doivent faire connaître, dans leur déclaration, s'il existe ou non des inscriptions, et, dans le cas de l'affirmative, l'état des inscriptions doit toujours être remis à l'appui. Les receveurs constatent la recette au crédit de la caisse des dépôts, et ils en délivrent des récépissés à ce titre. (*Circulaires de la comptabilité générale des finances des* 20 *décembre* 1834 *et* 5 *décembre* 1835; *instruction de la caisse des dépôts du* 1er *décembre* 1851; *circulaire aux payeurs, du* 13 *octobre* 1846; *instruction de l'administration de l'enregistrement, du* 25 *novembre* 1846, *n°* 1768; *cir-*

culaire du ministre de l'intérieur du 4 février 1847).

Les consignations devant être remboursées à la caisse même où elles ont été faites, il convient, pour la facilité des créanciers, que le prix des terrains cédés soit consigné entre les mains du receveur des finances de l'arrondissement où les biens sont situés, parce qu'il est ordinairement celui du domicile des intéressés; ce serait seulement sur la demande expresse de ces derniers que les consignations afférentes à des biens situés dans un arrondissement de sous-préfecture devraient être effectués au chef-lieu du département. Le payeur, qui doit se concerter avec la préfecture pour qu'il en soit ainsi, vise alors, payable à la caisse du receveur désigné, le mandat délivré sur sa caisse pour le prix des terrains, et il énonce, dans son visa, qu'il autorise, non le payement effectif, mais la consignation de la somme mandatée. Les pièces qui ont nécessité l'arrêté de consignation sont annexées au mandat et accompagnées d'un état détaillé de ces pièces, à la suite duquel le payeur fait sa déclaration de versement, qu'il n'a pas à reproduire sur les registres du préposé de la caisse des dépôts et consignations; seulement, celui-ci doit inscrire, sur son registre des déclarations de versement, une mention d'ordre par laquelle il se réfère à la déclaration souscrite sur l'état du payeur, état qui reste joint au dossier de la consignation. Lorsque le mandat revient ensuite au payeur, par l'entremise du receveur général, il doit être accompagné du récépissé du receveur particulier et de l'attestation de ce même comptable, constatant la remise qui lui a été faite des pièces à l'appui de la consignation. (*Circulaire aux receveurs des finances, du 11 août 1843; circulaire aux payeurs, du 20 janvier* 1854.)

Cotisations municipales et particulières.

Règles générales pour le recouvrement des cotisations et pour le payement des dépenses qui s'y appliquent.

Art. 604. — Les receveurs généraux des finances sont chargés, en vertu de lois, ordonnances et règlements, et de décisions concertées entre les ministères de l'intérieur et des finances, de recouvrer et de centraliser à leur caisse le produit des *cotisations municipales et particulières* fournies par les communes, les établissements de bienfaisance et des particuliers pour subvenir à diverses dépenses d'intérêt commun.

La nomenclature qui en est donnée ci-après a été arrêtée de concert par les ministères de l'intérieur et des finances, et aucun autre produit ne peut y être ajouté sans une autorisation spéciale également concertée entre les deux ministères. (*Circulaires des 9 janvier, 15 septembre et 24 octobre 1823, 21 mars 1825, 18 décembre 1828, 8 février 1831, 6 septembre et 27 novembre 1836; instruction du ministre de l'intérieur du 25 de ce dernier mois; instruction du même ministre, du 17 janvier 1837*).

Art. 605. — Les recouvrements sont effectués d'après des arrêtés du préfet de chaque département, qui sont notifiés au receveur général et qui énoncent les lois, décrets, ordonnances ou décisions ministérielles en vertu desquelles les cotisations sont établies.

Dans le cas où, par suite de circonstances imprévues, le recouvrement d'un produit devrait être suspendu, l'arrêté pris à cet égard par le préfet serait notifié au receveur général.

Art. 606. — Les dépenses sont acquittées au moyen de mandats que les préfets délivrent sur la caisse des receveurs généraux, et dont ils doivent adresser à ces comptables des bordereaux d'émission conformes au *modèle n°* 163.

Lorsqu'il y a lieu de faire faire les payements par les percepteurs et autres comptables de l'arrondissement du chef-lieu, ou par les comptables des arrondissements de sous-préfecture, les mandats doivent être revêtus du visa du receveur général.

....

Chaque produit ayant une affectation spéciale, les receveurs généraux doivent avoir soin que les payements n'excèdent pas les recettes faites pour la dépense dont les mandats leur sont présentés.

Cotisations pour des travaux d'intérêt commun et pour divers salaires.

Art. 624. — ...... Il peut arriver que le budget départemental ne contienne pas, selon ce qui est réglé à l'art. 454, de crédit d'ordre pour le payement, à titre d'avance, des *frais et honoraires* auxquels donnent lieu les travaux d'intérêt public exécutés d'office, ou de gré à gré, à la charge des particuliers. Quand il en est ainsi, ce service est rattaché à celui des cotisations, et le recouvrement des sommes dues est opéré conformément aux dispositions de l'article 454 précité.

....

Les mémoires de travaux, les états de frais et honoraires, les quittances des payements faits aux ayants droit et les états de journées d'ouvriers, quand ils comprennent des sommes excédant dix francs, sont passibles du timbre, et le prix de ce timbre est dû par les parties prenantes, en vertu de la disposition de l'art. 29 de la loi du 13 brumaire an VII, qui met à la charge des créanciers les frais de timbre des quittances et de tous autres actes intervenus entre eux et l'Etat. Les quittances

délivrées par les percepteurs aux redevables sont également sujettes au droit de timbre. Les mémoires et états de frais et de journées doivent toujours être quittancés par les créanciers réels. (*Circulaires des 30 septembre* 1854, 26 *juin* 1855, 7 *juillet et* 18 *décembre* 1856, 20 *février et* 12 *octobre* 1858).

Produits affectés aux dessèchements de marais, construction et entretien de digues, canaux, etc. — Associations syndicales.

Art. 633. — Les dépenses relatives aux travaux d'art qu'exigent le dessèchement des marais, la construction et l'entretien des digues canaux et ponts, peuvent, dans les cas prévus par les lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807, être à la charge des départements, des communes et des particuliers. Les uns et les autres y concourent selon le degré d'utilité que ces travaux présentent pour chacun d'eux, mais les sommes destinées au payement de ces dépenses ne sont pas centralisées aux caisses des receveurs généraux des finances, et il n'en est fait mention au présent chapitre que parce qu'elles rentrent dans la classe des cotisations imposées aux départements, aux communes et aux particuliers, pour des services d'intérêt commun. Elles sont soumises aux règles spéciales indiquées ci-après (*Lois des* 14 *floréal an XI et* 16 *septembre* 1807 ; *lois de finances de* 1818 *et* 1819 ; *loi du* 21 *mai* 1836 ; *circulaire de la comptabilité générale des finances du* 12 *octobre suivant*).

Art. 634. Le contingent des départements est porté dans leur budget et payé, dès lors, par les payeurs du Trésor.

Art. 635. Lorsque les travaux à exécuter n'intéressent qu'une seule commune qui supporte toute la dépense, cette dépense est payée directement par le receveur municipal en vertu des crédits ouverts au budget ; et si, en cas d'insuffisance des revenus ordinaires de la commune, il y a lieu d'établir une imposition spéciale, le produit de cette imposition, qui fait alors partie des impositions locales dont il est parlé au titre Ier (chapitre 1er, section 1re), est recouvré par le percepteur et mis à la disposition de la commune, selon le mode établi pour ces impositions.

Art. 636. — Lorsque la dépense doit être supportée à la fois par *une ou plusieurs communes* et *des particuliers* ou seulement par *un certain nombre de propriétaires* réunis en association syndicale, les syndicats peuvent, à leur gré, charger du recouvrement et de l'emploi des fonds, soit des agents spéciaux, soit l'un des percepteurs-receveurs municipaux de la localité (*Circulaire aux préfets et circulaire aux receveurs des finances du* 6 *mars* 1840).

. . . .

Mouvement des fonds. — Versements aux payeurs.

Payement des rentes viagères et des pensions dues par l'État et par la caisse des retraites pour la vieillesse.

Art. 701. — Les receveurs des finances et les percepteurs interviennent aussi pour le service des rentes viagères et des pensions dues par l'État, ainsi que pour le payement des secours aux anciens militaires. Ils sont tenus de prêter leur ministère pour la transmission au payeur et le renvoi, sans frais, des certificats de vie et autres pièces ayant pour objet le recouvrement, par les titulaires, des arrérages de ces pensions et secours. Les envois aux payeurs sont faits par l'intermédiaire des receveurs généraux et sont accompagnés d'un bordereau des pièces dont ils se composent. Il est recommandé aux comptables de mettre beaucoup de célérité dans ces envois. Lors du retour des pièces, ils en donnent avis aux parties intéressées, par la voie de la poste si elles consentent à payer le port de lettre.

Les arrérages des pensions et des rentes viagères sont payés au porteur du titre et du certificat de vie du titulaire, *visé par le payeur*. Mais les arrérages dus au moment du décès des titulaires ne peuvent être payés qu'aux ayants droit ou à leurs représentants : seulement, lorsque la somme n'excède pas 50 fr., l'acquit peut être donné par un seul des ayants droit, à la condition qu'il se porte fort pour ses cohéritiers (*Loi du* 22 *floréal an VII ; circulaire de la direction de la dette inscrite du* 20 *novembre* 1847 ; *circulaire de la comptabilité générale aux payeurs, du* 4 *juillet* 1851, *et aux receveurs des finances, du* 28 *décembre* 1854 ; *bulletin mensuel des postes de juillet* 1857, *page* 283).

. . . .

Certificats de propriété. — Sont affranchis du timbre en certain cas.

Art. 702. — Les certificats de propriété délivrés par les notaires ou autres officiers publics pour servir à la justification des droits des héritiers, en ce qui concerne les sommes dues par l'État à titre de pension, de rémunération ou de secours, sont affranchis de la formalité de l'enregistrement (*Circulaires aux payeurs, des* 14 *août* 1848 *et* 15 *mai* 1858).

Art. 707. — Lorsque les *ouvriers auxiliaires ou supplémentaires* employés *temporairement* pour le service des ponts et chaussées sont trop nombreux, pour que le payement de leur salaire puisse être effectué au moyen des mandats individuels, ce payement a lieu, comme pour les travaux en régie, par des conducteurs ou piqueurs, à l'aide d'avances qui leur sont faites conformément à l'art. 72 de l'ordonnance royale du 31 mai 1838. Il est expédié autant de certificats de propositions de payement et autant de mandats qu'il y a

d'agents chargés de la distribution des salaires; les mandats, après avoir été visés par le payeur, sont présentés aux caisses sur lesquelles ils sont assignés, et doivent ensuite rentrer, acquittés, au receveur général, qui en fait la remise au payeur. Les agents des ponts et chaussées restent chargés de recevoir les quittances des créanciers réels et de les faire parvenir au payeur dans le mois de la délivrance des fonds.

Parties prenantes illettrées; quittances données séparément; date des acquits; cachet à apposer sur les pièces acquittées.

Art. 709. — Lorsque les parties prenantes sont illettrées et que la somme à payer ne dépasse pas 150 fr., les comptables qui font le payement pour le compte du payeur sont tenus de faire certifier par deux témoins la déclaration du porteur du mandat et le fait du payement, et d'apposer, à côté de ce certificat, *leur propre signature*, afin d'attester que la formalité s'est accomplie en leur présence. Ils sont responsables de l'exécution de ces dispositions (*Loi du* 18 *messidor an* II; *circulaire de la comptabilité générale aux payeurs, du* 17 *décembre* 1834).

Si la somme excède 150 fr., la quittance doit être donnée en présence d'un notaire; cette quittance est admise à l'enregistrement gratis; elle est seulement assujettie au timbre. Les quittances relatives à des indemnités de dépossessions de terrains sont données, même lorsque la somme excède 150 fr., dans la forme des actes administratifs, en exécution de l'art. 56 de la loi du 3 mai 1841; elles sont enregistrées et timbrées gratis, conformément à l'art. 58 de la même loi. La preuve testimoniale est autorisée pour des sommes supérieures à 150 fr., lorsqu'il s'agit de payements de secours accordés à titre gratuit.....; mais l'exemption ne s'étend pas aux héritiers de ces derniers.

Si les quittances à donner pour le payement des ordonnances et mandats sont produites séparément, comme cela arrive lorsqu'elles doivent être extraites d'un registre à souche ou qu'elles sont remplacées par des récépissés à talon, et si les quittances se trouvent au bas des factures, mémoires ou contrats, l'ordonnance ou le mandat de payement ne doit pas moins être quittancé pour ordre et par duplicata. Lorsque les titres, factures ou mémoires portant quittance sont timbrés, ou que la quittance est fournie séparément sur papier timbré, l'acquit donné pour ordre au bas des ordonnances ou mandats n'entraîne par la nécessité du timbre de ces pièces (*Circulaires aux payeurs, des* 13 *juin* 1837, 30 *décembre* 1839, 30 *septembre* 1847 *et* 15 *mai* 1858; *règlements sur les dépenses des divers ministères*).

Les comptables qui payent les dépenses sont tenus de veiller à ce que les acquits *soient datés du jour même du payement;* dans le cas où les parties prenantes seraient illettrées, ce serait à l'agent de la dépense à mettre lui-même la date. S'il arrivait qu'un mandat déjà quittancé et daté ne fût pas payé le jour de sa date, cette date devrait être rectifiée, et la rectification approuvée par la partie prenante, ou par le comptable qui ferait le payement (*Circulaires aux payeurs, des* 18 *janvier* 1837 *et* 15 *octobre* 1853; *circulaire aux receveurs généraux, du* 30 *janvier* 1837).

Perte de mandats.

Art. 710. — En cas de perte d'un mandat ou d'un extrait d'ordonnance de payement, le créancier ne peut en obtenir un duplicata que sur sa déclaration de perte et sur le certificat du payeur constatant le non-payement du mandat ou de l'extrait d'ordonnance primitif. Si le mandat ou l'extrait d'ordonnance a été visé payable à la caisse d'un comptable du département, le payeur indique au receveur général la localité où le payement devait être fait et lui demande, en même temps, une attestation énonçant que la pièce dont le duplicata est réclamé ne figure pas au nombre des pièces acquittées dont le versement reste à faire, et qu'il a été pris note de l'invitation de ne pas payer le primata; le receveur général délivre l'attestation après avoir demandé les renseignements nécessaires aux comptables qui étaient chargés de faire le payement.

Remise des pièces de dépenses au payeur. Etats nominatifs non payés intégralement.

Art. 711. — Les acquits constatant les payements faits par les percepteurs pour le service des payeurs doivent être compris dans le plus prochain versement qu'ils effectuent à la recette particulière. Les receveurs particuliers les transmettent au receveur général, avec les acquits payés par eux, et le receveur général reste chargé d'effectuer le versement au payeur de toutes les pièces de dépenses réunies entre ses mains. Ces versements en pièces de dépenses sont reçues par les payeurs à titre de remises de fonds.

Si parmi les pièces de dépenses il se trouve des états nominatifs à émarger, dont le payement n'a pu être fait en totalité, dans le délai d'un mois, par suite de décès ou d'absence, le receveur général se charge en recette, à titre de *recette accidentelle* et comme *reversement du payeur*, des sommes non payées, et il en souscrit, à ce titre, un récépissé qu'il joint aux états d'émargement; il doit en outre remettre au payeur, avec le récépissé de versement, une déclaration dans la forme du modèle prescrit par l'art. 1372 et contenant tous les détails nécessaires sur l'origine de la recette, les noms, prénoms et domiciles des individus pour le compte desquels le reverse-

ment a été fait (*Circulaires aux payeurs, des* 31 *juillet* 1840 *et* 4 *mars* 1845).

Amendes en matière de grande voirie.

Art. 933. — Les *amendes en matière de grande voirie* résultent des procès-verbaux de contravention dressés par les agents chargés de la surveillance et de la police des routes, en ce qui concerne les anticipations sur les fossés ou canaux et les détériorations de toute espèce; elles sont provisoirement prononcées par les préfets ou sous-préfets, sauf jugement du conseil de préfecture, et le produit en est réparti de la manière suivante, savoir :

Un tiers aux agents qui ont constaté les délits;

Un tiers au Trésor public, pour les dépenses des ponts et chaussées;

Un tiers aux communes dans lesquelles les délits ont été constatés (*Décrets des* 16 *décembre* 1811 *et* 29 *août* 1813; *circulaire de la direction générale de l'enregistrement et des domaines, du* 21 *octobre* 1825).

Art. 934. — Pour les amendes de grande voirie, les receveurs de l'enregistrement, transmettent, *chaque trimestre*, au directeur de l'enregistrement et des domaines de leur département, l'état des recettes effectuées; le directeur adresse immédiatement au préfet l'état général des recettes du département, et il provoque, auprès du ministère des finances, l'ordonnancement des sommes dont la liquidation et la répartition ont été arrêtées par le préfet (*Instruction de la direction générale de l'enregistrement et des domaines, du* 24 *janvier* 1829).

23. *Circulaire du ministre des travaux publics du* 5 *décembre* 1862. — *Ordonnance du* 31 *mai* 1862. *Exécution de l'art.* 46. — *Instructions pour l'envoi des pièces constatant les reversements pour cause de trop payé.*

Monsieur le préfet, les art. 45 et 46 de l'ordonnance réglementaire du 31 mai dernier sur la comptabilité publique, statuant sur les reversements effectués pour cause de dépenses indûment payées, disposent que le montant en peut être rétabli au crédit du service, sur la demande du ministre ordonnateur, jusqu'au 30 novembre de la seconde année de l'exercice, et que les demandes de rétablissement de crédits seront adressées au ministre des finances dans un délai de trois mois au plus tard, à partir de la date de chaque reversement.

Sous le régime de l'ordonnance du 31 mai 1838, il n'en était point ainsi; la demande de reversement pouvait être présentée sans que l'on fût tenu d'observer un délai quelconque eu égard à l'époque du reversement.

Il est donc nécessaire, monsieur le préfet, pour assurer l'exécution de ces nouvelles prescriptions, que les récépissés, ou, pour en tenir lieu, les déclarations constatant les reversements de l'espèce, me soient adressés immédiatement après chaque reversement.

En conséquence, je viens vous prier, monsieur le préfet, de prescrire dans vos bureaux, après vous être concerté, lorsqu'il y aura lieu, avec MM. les chefs de service sous-délégataires, les dispositions nécessaires, pour que tout retard soit évité dans l'envoi de ces pièces.

Vous ne perdrez pas de vue que le montant des sommes reversées serait inévitablement perdu pour le service, si les récépissés ou déclarations ne m'étaient pas transmis assez à temps, pour que je puisse adresser à M. le ministre des finances la demande de rétablissement des crédits dans les nouveaux délais prescrits.

Je crois devoir rappeler à cet égard que les récépissés ou les déclarations de versement devront, comme par le passé, contenir tous les renseignements énoncés dans la circulaire du 5 mars 1851.

24. *Circulaires du ministre des travaux publics du* 10 *janvier* 1863, 10 *août* 1863, 23 *décembre* 1878. *Emploi de papier de couleur.*

Ces circulaires ordonnent l'emploi de trois nuances de papier pour la comptabilité des budgets ordinaire, extraordinaire, et sur ressources spéciales.

Les nuances respectives sont : blanc, chamois, rose.

La circulaire du 10 août 1863 a restreint l'usage du papier de couleur aux pièces suivantes :

Modèle n° 16. Certificat pour payement à un entrepreneur.

Modèle 17. *Idem* à toute autre personne qu'un entrepreneur.

Modèle 18. Bordereau des pièces remises au payeur pour justifier l'emploi d'une avance.

Modèle 25. Certificat pour payement du personnel.

Modèle 26. Mandat de payement.

Modèle 28. Bordereau journalier des mandats émis.

Pour le but que l'on s'est proposé, il n'a pas paru nécessaire d'étendre la mesure aux diverses pièces justificatives des payements, telles que mémoires, états de tâche, décompte des travaux, actes de vente, etc., ni aux autres formules de comptabilité déterminées par le règlement du 28 septembre 1849.

Il n'y aura d'exception à cet égard que pour le bordereau mensuel établi à la préfecture pour résumer la situation de tous les services (modèle n° 35), qui continuera à être fourni à l'administration centrale sur papier de couleur correspondante à chaque division du budget.

Circulaire du 23 *décembre* 1878. — Le budget

du ministère des travaux publics pour l'exercice 1879 comporte trois sections, dont la troisième est réservée aux dépenses qui seront couvertes au moyen de ressources extraordinaires.

Les chapitres de cette troisième section portant un numérotage spécial et formant une série nouvelle, pourraient se confondre dans le classement des payements avec les mêmes numéros des chapitres de la première section. Pour éviter cette confusion, il a été décidé que, pour la troisième section ci-dessus, il serait fait emploi de papier de couleur *bleu-clair* pour les formules à produire aux trésoriers payeurs généraux et qui sont désignées ci-après, savoir :

Modèles n°s 16, 17, 18, 25, 26, 28, c'est-à-dire les modèles désignés à la circulaire du 10 août 1863.

25. *Circulaire du ministre des travaux publics du* 20 *juillet* 1863.— *Mesures à prendre pour accréditer auprès des payeurs les sous-ordonnateurs secondaires.*

Monsieur le préfet, jusqu'ici l'administration des travaux publics n'avait pas reconnu la nécessité de mesures à prendre pour accréditer auprès de MM. les payeurs MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées au moment où ils prenaient possession des services qui leur étaient confiés.

Dans quelques circonstances récentes, cette omission a donné lieu à certaines difficultés; des payeurs ont cru pouvoir refuser les mandats délivrés par des ingénieurs en chef nouvellement chargés d'un service, par le motif qu'ils ne les connaissaient pas.

Pour éviter le retour de difficultés de cette nature, il conviendra qu'à l'avenir, toutes les fois qu'un ingénieur sera chargé d'une manière définitive ou par intérim de la direction d'un service, vous veuillez bien en aviser M. le payeur de votre département. Ce fonctionnaire sera ainsi officiellement mis à même de connaître chacun des chefs de service auxquels est attribuée la fonction de sous-ordonnateur secondaire, et ces chefs de service, à leur tour, ne seront plus exposés à voir refuser les mandats délivrés par eux dans le cercle de leurs attributions.

26. *Circulaire du ministre des travaux publics du* 24 *août* 1863. — *Comptabilité.* — *Loi du* 23 *mars* 1855.—*Mesure à prendre pour compléter, dans le sens de la loi, les indications contenues dans les certificats des conservateurs des hypothèques, délivrés après transcription.*

Monsieur le préfet, la loi du 23 mars 1855, en soumettant à la formalité de la transcription tous les actes translatifs de propriété ou de droits réels mentionnés aux art. 1 et 2 de cette loi, prescrit à MM. les conservateurs des hypothèques de délivrer, sous leur responsabilité, *lorsqu'ils en sont requis*, l'état spécial et général de ces transcriptions.

M. le ministre des finances a jugé qu'il était nécessaire que, désormais, les certificats délivrés par les conservateurs des hypothèques à la suite des acquisitions d'immeubles par l'état et les départements fissent mention, indépendamment des inscriptions hypothécaires dont l'immeuble acquis aurait été l'objet, des transcription spéciales dont il s'agit. Déjà même des instructions générales ont été adressées à cet égard aux payeurs du trésor, le 20 juin dernier.

Par suite et pour éviter toute difficulté au moment des payements, il y a lieu, monsieur le préfet, d'appliquer la mesure prise par M. le ministre des finances aux services dépendants du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

A cet effet, vous devrez, monsieur le préfet, et MM. les ingénieurs en chef sous-ordonnateurs secondaires devront, en ce qui les concerne, requérir de MM. les conservateurs des hypothèques l'indication, sur les certificats qu'ils délivreront à la suite des acquisitions d'immeubles faites pour le compte de mon administration, des transcriptions et mentions spéciales effectuées en exécution de la loi précitée du 23 mars 1855.

Dans le cas où le certificat serait négatif, il devrait relater qu'il s'applique aux deux natures de transcriptions.

Nota. Une *circulaire* explicative *du* 8 *octobre* 1863 a déclaré que la circulaire précédente ne concernait que les acquisitions opérées d'après le droit commun, et ne s'appliquait pas aux acquisitions effectuées sous le régime de la loi du 3 mai 1841, concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique.

27. *Décret du* 1er *mai* 1867 *qui modifie l'art.* 85 *du décret du* 31 *mai* 1862 *sur la comptabilité publique.*

Sur le rapport de notre ministre d'État et des finances;

Vu l'art. 2 de l'ordonnance du 16 novembre 1831, ainsi concu :

« Lorsque les mandats seront payables hors de la résidence du payeur, ces mandats devront lui être envoyés par les ordonnateurs secondaires avec les bordereaux d'émission et les pièces justificatives; le payeur y apposera son visa et les renverra ensuite à l'ordonnateur local, qui demeurera chargé d'en assurer la remise aux ayants droit;

« Vu le décret du 31 mai 1862, art. 85, qui a reproduit ces dispositions;

« Vu les règlements de comptabilité qui ont pour objet d'en développer l'exécution;

« Vu le décret du 21 novembre 1865, qui a réuni le service des payeurs à celui des trésoriers généraux;

« Considérant que l'intérêt du service exige que les mandats payables au chef-lieu soient communiqués avant payement aux trésoriers payeurs généraux, aussi bien que ceux qui sont payables dans les arrondissements de sous-préfecture,

« Avons décrété et décrétons ce qui suit :

« Art. 1. L'art. 85 du décret du 31 mai 1862 est modifié ainsi qu'il suit :

« Les ministres des divers départements joignent aux ordonnances directes qu'ils délivrent les pièces justificatives des créances ordonnancées sur le trésor, et les ordonnateurs secondaires les annexent aux bordereaux d'émission de mandats qu'ils adressent aux trésoriers payeurs généraux; ces pièces sont retenues par les trésoriers payeurs généraux, qui doivent procéder immédiatement à leur vérification et en suivre, lorsqu'il y a lieu, la régularisation près des ordonnateurs.

« Tous les mandats, sans distinction de lieu d'assignation de payement, seront communiqués aux trésoriers payeurs généraux par les ordonnateurs secondaires, avec les bordereaux d'émission et les pièces justificatives, pour qu'ils y apposent leur visa. »

Art. 2. La disposition qui fait l'objet du deuxième alinéa de l'article précité n'est point applicable, en ce qui concerne le département de la marine et des colonies, aux mandats concernant les dépenses de solde et accessoires de solde.

28. *Circulaire du ministre des travaux publics du 4 octobre 1867. — Remise des mandats.*

Cette circulaire est intervenue à la suite d'un faux commis par un agent qui avait été chargé de remettre des mandats à des entrepeneurs et les avait touchés après les avoir signés lui-même.

MM. les ingénieurs et les agents sous leurs ordres ne doivent remettre les mandats de payement qu'au destinataire ou à la personne dûment autorisée à cet effet; ils ne sauraient non plus se charger officieusement, pour aucun motif, d'en toucher le montant à la caisse des trésoriers généraux. Toute infraction ou négligence de leur part pouvant favoriser l'accomplissement de coupables desseins, ils comprendront, j'en suis persuadé, toute l'importance de cette sage prescription, à la stricte observation de laquelle l'administration des finances apportera de son côté la plus grande vigilance.

29. *Lettre du ministre des travaux publics du 12 octobre 1868. — Mandats délivres pour trois mois de traitement.*

Monsieur, j'ai reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 5 octobre courant, au sujet d'une difficulté qui s'est élevée entre vous et M. le payeur du département de la Seine. Vous annoncez que vous avez délivré le 3 septembre dernier un mandat de payement au nom du sieur M..., employé secondaire, pour trois mois de traitement (juin, juillet et août), avec déduction de la retenue de 5 p. 100 pour le service des pensions civiles.

M. le payeur a refusé d'acquitter ce mandat et a motivé son refus comme il suit :

« Le mandatement de trois mois de traitement sans production d'une décision autorisant le payement et justifiant l'absence de l'employé, est contraire à la loi de juin 1853 sur les pensions civiles; il y a lieu de fournir cette justification et le payement ne sera effectué qu'après accomplissement de la règle. »

La loi dont il s'agit ne contient aucune disposition à cet égard. Elle a posé pour règles que la retenue de 5 p. 100 serait exercée dans tous les cas, tandis que les autres retenues, dont fait partie la retenue pour congé, ne sont applicables que dans certains cas exceptionnels.

Or, la règle a été accomplie en ce sens que la retenue de 5 p. 100 a été opérée sur le mandat, et rien n'indique dans cette pièce, ni dans celles qui l'accompagnent, que, par suite de l'absence du titulaire, le traitement a été mandaté pour trois mois, au lieu de l'être mensuellement.

Il est vrai que l'agent a en effet obtenu un congé de *deux mois* avec traitement entier pour *cause de maladie*, mais le payeur n'a pu connaître cette circonstance qu'en dehors du contrôle régulier qui lui appartient; il n'avait donc point à s'en préoccuper dans l'espèce, l'administration n'ayant fait d'ailleurs qu'user de la faculté qui lui est accordée par l'art. 16 du règlement du 9 novembre 1853 (7e §) pour l'exécution de la loi précitée, de donner pour cause de maladie des congés sans retenue pour une période de trois mois.

En résumé, il n'y a pas de pièces justificatives spéciales à produire pour cette seule raison que le mandat en litige comprend trois mois de traitement, et le payeur n'est pas fondé à demander, dans le cas dont il s'agit, des justifications pour une absence qui n'est mentionnée dans aucune des pièces produites.

Je vous prie, Monsieur, de lui communiquer la présente lettre; il y a lieu de penser qu'après cette communication il passera outre au payement du mandat délivré au profit du sieur M..... S'il en était autrement, vous useriez de la faculté qui vous est accordée par l'art. 91 du décret réglementaire du 31 mai 1862, en m'envoyant une copie de votre réquisition.

30. *Circulaire du ministre des travaux publics du 14 juillet 1873. — Restes à payer à la*

clôture des exercices. — Mesures à prendre pour en réduire le nombre.

Monsieur le préfet, d'après les dispositions du titre VI du règlement du 16 septembre 1843 sur la comptabilité du ministère des travaux publics, toute créance qui n'a pas été acquittée sur les crédits de l'exercice auquel elle se rapporte ne peut plus être ordonnancée que par voie de rappel sur exercice clos et conformément à des règles spéciales déterminées pour le payement des dépenses de cette nature.

Les formalités à remplir pour ce payement entraînant des délais assez longs et des écritures volumineuses, il serait à désirer, à tous les points de vue et principalement dans l'intérêt des créanciers de l'Etat, que le nombre des créances restant à payer à la clôture de chaque exercice fût aussi restreint que possible, et c'est le point sur lequel je viens appeler en ce moment votre attention.

Les créances dont il s'agit sont de deux sortes : 1° les dépenses mandatées et dont le payement est arrêté par une cause quelconque ; 2° et celles qui, bien que liquidées en temps utile, n'ont pu être mandatées avant le 31 juillet de la seconde année de l'exercice.

Pour les premières, il ne paraît pas que, sauf un petit nombre de cas très rares, l'administration ait aucun moyen d'en diminuer le nombre ; mais pour les secondes, dont le nombre augmente pour ainsi dire d'année en année, il serait vivement à désirer que la liquidation et le mandatement en eussent lieu avant le 31 juillet de la seconde année, hors le cas d'impossibilité absolue, et je suis porté à penser qu'en redoublant d'efforts, MM. les ingénieurs pourraient réduire le nombre des créances à reporter sur les exercices clos.

Je vous prie, monsieur le préfet, de vouloir bien appeler sur cette question l'attention de M. l'ingénieur en chef de votre département. Je suis assuré qu'il fera tout ce qui dépendra de lui pour réaliser les intentions que je viens d'exprimer et je l'en remercie à l'avance.

31. *Circulaire du ministre des travaux publics du* 27 *novembre* 1876. — *Réduction du format de certaines pièces de la comptabilité.*

Monsieur le préfet, le programme pour la rédaction des projets qui a été porté à la connaissance de votre département par la circulaire du 14 janvier 1850, prescrit, à l'art. 39, que « tous les plans, profils, dessins et pièces écrites, sans exception aucune, seront présentés dans le format dit *tellière*, de $0^m,31$ de hauteur sur $0^m,21$ de largeur. »

L'expérience a démontré que ce format offrait le double avantage de réaliser une économie sur les frais d'impression et de faciliter le rangement, le maniement et la conservation des pièces des dossiers.

En présence de ce résultat, l'administration s'est préoccupée de la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'appliquer le même format aux pièces de la comptabilité portant les n°s 2, 3, 6, 7, 8, 8 *bis*, 9 (annexe 8, 8 *bis* et 9), 10, 11, 12, 15, 15 *bis*, 16, 16 *bis*, 17, 18, 25, 26 et 28, et qui, conformément aux prescriptions du règlement de la comptabilité du 28 septembre 1849, ont actuellement $0^m,25$ de largeur sur $0^m,38$ de hauteur.

Cette question a été étudiée par la commission, dite des formules, instituée près de mon ministère. La même commission a également examiné s'il ne conviendrait pas de réduire à hauteur de $0^m,297$ certaines pièces de la comptabilité départementale susceptibles d'être timbrées et qui sont produites à l'appui des mandats, telles que devis des travaux, baux d'entretien, décomptes, procès-verbaux de réception, etc..., que les receveurs de l'enregistrement refuseraient quelquefois de timbrer au prix de $1^f,80$ la feuille double.

En ce qui concerne les formules susmentionnées, portant dans le règlement du 28 septembre 1849 les n°s 2, 3, 6, 7, 8, 8 *bis*, 9 (annexe 8, 8 *bis* et 9), 10, 11, 12, 15, 15 *bis*, 16, 16 *bis*, 17, 18, 25, 26 et 28, la commission, après un examen comparatif de l'ancien et du nouveau format proposé, a reconnu que ce dernier présentait tout avantage au point de vue tant de l'économie que du rangement et du maniement des pièces, et cet avis m'ayant paru entièrement justifié, j'ai l'honneur de vous faire savoir que j'ai décidé que ces formules seront imprimées, à l'avenir, dans le format 21 sur 31.

Quant aux pièces de la comptabilité départementale susceptibles d'être timbrées, il m'a paru, monsieur le préfet, ainsi qu'à la commission, qu'il convenait, seulement dans le cas où les receveurs de l'enregistrement exigeraient que la hauteur des formules fût réduite, d'inviter MM. les ingénieurs à rogner le papier de manière à ramener le format desdites pièces à la dimension du papier timbré, c'est-à-dire à $0^m,297$.

32. *Circulaire du directeur général de la comptabilité publique aux trésoriers payeurs généraux. — Production du contrat de mariage à l'appui des mandats pour prix d'immeubles.*

Conformément au règlement de finances du 26 décembre 1866, les comptables pourront se dispenser désormais d'exiger la production du contrat de mariage des femmes venderesses pour les acquisitions inférieures à 500 francs, lors même que les femmes sont mariées sous le régime dotal.

33. *Circulaire du ministre des travaux publics*

du 31 décembre 1877. — Timbre des décomptes et métrages de travaux produits comme pièces justificatives de dépense.

Monsieur le préfet, il résulte de la nomenclature faisant suite au règlement de comptabilité du 16 septembre 1843 qu'il y a lieu de produire, entre autres pièces, pour justifier le payement pour solde d'une entreprise, le procès-verbal de réception définitive contenant une analyse détaillée des travaux et des dépenses et que cette analyse peut être remplacée par une copie certifiée du décompte général et détaillé de l'entreprise, jointe au procès-verbal de réception.

Ce décompte avait été jusqu'ici considéré dans le service des ponts et chaussées comme pièce administrative, et, à ce titre, il avait été affranchi de la formalité du timbre par application de l'art. 16 de la loi du 13 brumaire an VII.

Mais la direction générale de l'enregistrement et du timbre ayant reconnu qu'il est des cas où les décomptes et métrages de travaux doivent être soumis au timbre de dimension, M. le ministre des finances a adressé aux trésoriers payeurs généraux, à la date du 16 novembre dernier, une circulaire dont le cinquième paragraphe est ainsi conçu :

« La direction générale de l'enregistrement et du timbre a été consultée sur la question de savoir s'il y a lieu de soumettre au timbre de dimension les décomptes et métrages administratifs produits à l'appui des payements pour solde des travaux exécutés en vertu d'adjudications publiques ou de marchés de gré à gré.

« Cette administration a établi la distinction ci-après :

« On peut considérer les décomptes de cette nature, lorsqu'ils sont rédigés uniquement par des agents de l'administration sans aucune participation de l'entrepreneur, comme constituant des documents administratifs d'ordre intérieur et pouvant comme tels être dispensés du timbre. » (Règlement des finances du 26 décembre 1866, pages 116 et 117.)

« Mais il n'en saurait être de même quand ces documents sont revêtus de l'*approbation* ou de la *signature de l'entrepreneur*. Dans ce cas, en effet, l'entrepreneur, par le fait de son acceptation, s'assimile les calculs et évaluations contenues dans les procès-verbaux ; ces documents peuvent dès lors former titre contre lui et paraissent devoir être assimilés aux factures que le règlement soumet au timbre. Conséquemment, ils sont, dans ce cas, passibles des droits et du timbrage de dimension.

« Il conviendra de se conformer à cette solution. »

La distinction ci-dessus établie par l'administration des finances, en ce qui concerne les documents qui doivent être soumis au timbre de dimension et ceux qui peuvent en être exemptés, m'a paru également, après examen, parfaitement justifiée. Je vous prie, en conséquence, monsieur le préfet, de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour qu'à l'avenir le timbre de dimension soit appliqué aux décomptes produits par MM. les ingénieurs à l'appui des payements pour solde des travaux exécutés en vertu d'adjudications publiques ou de marchés de gré à gré, quand ils sont revêtus de l'approbation ou de la signature de l'entrepreneur.

34. *Circulaire du ministre des travaux publics du 3 janvier 1878. — Travaux en régie. — Formules des feuilles de commande.*

Monsieur l'ingénieur en chef, l'attention de l'administration a été appelée, par la commission des formules employées dans le service des ponts et chaussées, sur la nécessité d'assurer une régularité plus complète pour l'exécution et le solde des fournitures ou autres travaux à payer sur les crédits affectés aux dépenses en régie. Après avoir examiné les différents systèmes usités dans plusieurs grandes administrations, cette commission a formulé des conclusions que j'ai cru devoir adopter.

J'ai en conséquence arrêté les dispositions suivantes :

1° A l'avenir, toute commande à faire à un fournisseur ou à un tâcheron pour l'exécution de travaux en régie, sera inscrite par le conducteur ou le chef de section sur une feuille à souche conforme au modèle ci-annexé et soumise à l'approbation de l'ingénieur ordinaire ;

2° Cette feuille sera ensuite renvoyée au conducteur après avoir été approuvée, s'il y a lieu, et transcrite sur un registre reproduisant la première partie de la feuille ;

3° Le conducteur collera la feuille renvoyée sur un registre à onglets et détachera la seconde partie qu'il remettra à l'entrepreneur à titre d'ordre de service. Celui-ci devra la rendre au conducteur avec son mémoire quand le travail sera terminé, après avoir inscrit au verso le détail des sommes dues. Elle sera adressée, avec ce mémoire, à l'ingénieur ordinaire et restera annexée à la situation modèle n° 8 du règlement du 28 septembre 1849 sur la comptabilité du ministère des travaux publics.

35. *Circulaire du ministre des travaux publics du 14 mars 1878. — Ordonnancement de fonds sur les chapitres des travaux.*

Monsieur l'ingénieur en chef, la distribution des fonds nécessaires au payement des dépenses à effectuer sur les chapitres des travaux pour les divers services des ponts et chaussées, a eu

lieu jusqu'ici d'après les indications des situations sommaires (modèle n° 23) adressées aux préfets par MM. les ingénieurs en chef, le 12 de chaque mois. Mais une partie de ces situations me parvenant souvent longtemps après les délais prescrits par les instructions, des retards se produisent nécessairement dans la délivrance des ordonnances de fonds pour un certain nombre de services. L'administration se trouve ainsi forcée de répartir ces ordonnancements entre les trois dates des 5, 15 et 25 de chaque mois, ce qui augmente sans utilité les écritures.

D'un autre côté, les prévisions de dépenses indiquées à la colonne n° 6 du tableau de la 4e page des documents précités, et qui servaient de base à l'ordonnancement, n'étant pas toujours en rapport exact avec les besoins réels, il en résulte que le montant des ordonnances délivrées excède souvent le chiffre des dépenses et que, par suite, une portion des fonds restent sans emploi, lorsqu'ils pourraient être utilisés par d'autres services.

Afin de faire cesser ces inconvénients, j'ai décidé, Monsieur, qu'à l'avenir, MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées devront m'adresser *directement* à l'époque où ils remettent leurs situations à la préfecture, c'est-à-dire le 12 *de chaque mois*, une demande spéciale des fonds qui leur sont nécessaires pour le mois suivant, dressée dans la forme du modèle ci-joint.

Par suite de cette mesure, il ne sera plus fait qu'une seule distribution de fonds, vers le 5 de chaque mois, et ce n'est que par exception, en cas de dépenses imprévues, que, sur vos propositions dûment justifiées, des ordonnances supplémentaires pourront être délivrées dans le courant du mois.

Vous voudrez bien, Monsieur, pour ce qui vous concerne, tenir la main à ce que ces demandes me parviennent régulièrement le 15 de chaque mois au plus tard. Je vous recommande en outre, de la manière la plus expresse, de vouloir bien veiller à ce qu'elles ne comprennent que des sommes correspondant, aussi exactement que possible, avec le montant des dépenses qui vous paraîtront devoir être exigibles dans le mois qui suivra chaque demande.

Il est bien entendu que la production de ce nouveau document, qui servira de base à l'ordonnancement mensuel des fonds imputables sur les chapitres des travaux, ne modifie en rien les indications que doivent contenir les situations sommaires, formule n° 23, dont l'envoi continuera à m'être fait par l'intermédiaire de MM. les préfets, dans les délais réglementaires.

36. *Circulaire du ministre des travaux publics du 10 avril* 1878. — *Marchés de gré à gré.*

Monsieur l'ingénieur en chef, aux termes du décret du 31 mai 1862 portant règlement général sur la comptabilité publique, les marchés au nom de l'Etat doivent être passés avec concurrence et publicité, sauf les exceptions mentionnées dans les douze paragraphes de l'art. 69 de ce décret.

L'administration des finances, et notamment quelques payeurs ont demandé que la décision approbative des marchés de gré à gré renfermât toujours l'indication des motifs qui ont fait renoncer au principe de l'adjudication et le paragraphe de l'art. 69 en vertu duquel le marché a été passé.

Je reconnais que cette disposition est très propre à assurer, en ce qui concerne les marchés de gré à gré, la stricte observation du décret dont il s'agit. J'ai en conséquence, décidé qu'à l'avenir aucune proposition de soumission directe ne devra être faite sans qu'il y soit spécifié quel est, des paragraphes de l'art. 69 du décret du 31 mai 1862, celui dont l'application semblerait pouvoir être invoquée.

37. *Circulaire du ministre des travaux publics du 16 août* 1878. — *Modifications apportées dans l'établissement des diverses pièces de comptabilité.*

Monsieur le préfet, l'ordonnancement et le contrôle des dépenses effectuées dans les départements, soit pour les travaux, soit pour le personnel, étaient jusqu'ici confiés à un seul et même bureau de la division de la comptabilité du ministère, MM. les ingénieurs devaient, dès lors, comprendre dans les pièces de comptabilité qu'ils sont tenus de fournir, aux termes des art. 38, 39, 46 et 47 du règlement du 28 septembre 1849, les sommes relatives à ces deux sortes de dépenses.

Mais le développement actuellement donné aux travaux publics a rendu nécessaire la création d'un certain nombre de nouveaux services d'ingénieurs, et il a paru indispensable, pour faciliter le travail de l'administration centrale, de charger spécialement le 3e bureau de la division de la comptabilité du contrôle et de l'ordonnancement des dépenses de personnel dans les départements, en laissant au 2e bureau de la même division le soin d'ordonnancer et de contrôler les dépenses relatives aux travaux.

Par suite de cette nouvelle répartition du travail, il est nécessaire, monsieur le préfet, d'apporter dans l'établissement des pièces de comptabilité qui sont adressées par MM. les ingénieurs à l'administration centrale, en conformité des articles précités du règlement du 28 septembre 1849, certaines modifications qui permettront à chacun des deux bureaux, n° 2 et n° 3, de la division de la comptabilité du ministère, de recevoir directement les documents propres à leurs attributions respectives.

En conséquence, il sera fourni à l'avenir, et

séparément, par les divers services des ponts et chaussées et des chemins de fer, des pièces de comptabilité distinctes, d'une part, pour les dépenses imputables sur les chapitres du personnel proprement dits, d'autre part, pour les dépenses de toute nature (sommes à payer aux entrepreneurs, subventions, annuités, frais divers de personnel, etc.) imputables sur les chapitres du matériel.

Dépenses imputables sur les chapitres de matériel. — En ce qui concerne ces dernières dépenses, relatives aux chapitres de matériel, les formules actuellement en usage, savoir :

N° 23. (Situation sommaire);
N° 24. (Etat continuatif);
N°s 20, 31, 32. (Situations définitives);
N° 33. (Etat final);

ne subiront aucun changement dans leur mode d'établissement. Il y aura lieu seulement de ne pas y faire figurer les chapitres de personnel.

Dépenses imputables sur les chapitres de personnel. — Les dépenses imputables sur les chapitres de personnel proprement dits, seront présentées sur trois nouvelles formules dressées conformément aux modèles ci-joints et portant les numéros ci-après, savoir :

N° 23 (A). (Situation sommaire);
N° 24 (A). (Etat continuatif);
N° 33 (A). (Etat final).

Ces nouvelles formules ont été établies de manière à répondre à tous les besoins du service de la comptabilité du personnel, et les entêtes de chaque colonne indiquent d'une manière précise les renseignements que MM. les ingénieurs sont appelés à fournir.

Pour ces dépenses, imputables sur les chapitres de personnel, il ne sera pas produit de situations définitives. A part, en effet, quelques modifications que l'administration connaîtra, d'ailleurs, à l'aide des états continuatifs, ces documents ne pourraient que reproduire les résultats consignés sur les états du mois de décembre.

Les états nominatifs et détaillés (formule 30) que MM. les ingénieurs doivent produire à la fin de chaque trimestre, en exécution des prescriptions de l'art. 44 du règlement du 28 septembre 1849, pour les dépenses du personnel, effectuées tant sur les fonds spéciaux que sur les fonds des travaux devront, à l'avenir, être joints aux situations sommaires 23 (A) des mois de mars, juin, septembre et décembre.

Les dispositions qui précèdent recevront leur exécution à dater du 1er octobre 1878.

Je ferai remarquer que les pièces de comptabilité relatives à l'exercice 1877 devant toutes, aux termes du règlement, être parvenues à l'administration centrale dès les premiers jours du mois de septembre, les dispositions dont il s'agit ne sont pas applicables audit exercice.

J'appellerai en terminant votre attention particulière, monsieur le préfet, et celle de MM. les ingénieurs sur l'intérêt qui s'attache à ce que ces dispositions soient exactement remplies, afin qu'aucun trouble ne soit apporté dans la marche régulière du service.

Veuillez, je vous prie, monsieur le préfet, me renvoyer, revêtu de votre signature, le récépissé ci-joint de la présente circulaire et des modèles de formules qui l'accompagnent.

J'adresse, d'ailleurs, à MM. les chefs de service, un exemplaire de cette circulaire, ainsi que les nouvelles formules 23 (A) 24 (A) et 33 (A) qui leur sont nécessaires pour l'exercice 1878.

Ces formules, qui rentrent dans la catégorie de celles spécifiées page 7, deuxième paragraphe de la circulaire du 16 mars 1850, seront fournies, sur leur demande, à MM. les ingénieurs, par les soins de l'administration centrale.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le ministre des travaux publics.
C. DE FREYCINET.

38. *Circulaire du ministre des travaux publics du 23 décembre 1878. — Emploi du papier de couleur pour les pièces de comptabilité.*

Monsieur le préfet, le budget de mon ministère comporte, pour l'exercice 1879, trois sections, dont la troisième est réservée aux dépenses qui seront couvertes au moyen de ressources extraordinaires.

Les chapitres de cette troisième section, portant un numérotage spécial et formant une série nouvelle, pourraient se confondre dans le classement des payements avec les mêmes numéros des chapitres de la première section. Pour éviter cette confusion, il a été décidé, d'accord avec M. le ministre des finances, que, pour la troisième section ci-dessus, il serait fait emploi de papier de couleur *bleu clair* pour les formules à produire aux trésoriers payeurs généraux et qui sont désignées ci-après, savoir :

Modèle n° 16. Certificat pour payement à un entrepreneur.

Modèle n° 17. Certificat pour payement à toute autre personne qu'un entrepreneur.

Modèle n° 18. Bordereau des pièces remises au payeur pour justifier l'emploi d'une avance.

Modèle n° 25. Certificat pour payement du personnel.

Modèle n° 26. Mandat de payement.

Modèle n° 28. Bordereau journalier des mandats émis.

En ce qui concerne toutes les autres pièces

de comptabilité que vous avez à fournir, je ne puis, monsieur le préfet, que me référer aux instructions contenues dans la circulaire qui vous a été adressée, dans une circonstance analogue, le 10 août 1863.

Quant aux dépenses ordinaires comprises dans la première et la deuxième section du budget, elles continueront à figurer, comme par le passé, sur papier blanc, et celles imputées sur le budget sur ressources spéciales, sur papier rose.

Les mesures ci-dessus devront recevoir leur application dès le 1er janvier 1879.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
C. DE FREYCINET.

39. *Circulaire du ministre des travaux publics du 9 janvier* 1879. *Dépenses du personnel. Remaniement des chapitres.*

Monsieur le préfet, la loi de finances portant fixation du budget du ministère des travaux publics pour 1879 vient d'être promulguée. En ce qui concerne les crédits affectés au personnel, ce budget diffère sensiblement des budgets précédents, et je crois devoir, afin d'éviter toute équivoque, appeler d'une manière toute spéciale votre attention sur les différents points pour lesquels un remaniement des chapitres a été jugé nécessaire.

Vous remarquerez tout d'abord, monsieur le préfet, qu'une séparation nettement définie a été faite entre les dépenses normales, auxquelles il faut pourvoir chaque année, et les dépenses relatives à l'achèvement de l'outillage national en matière de transports. De là, la division du budget, en ce qui concerne les crédits du personnel, en chapitres de la 1re section, applicables au service ordinaire, et en chapitres de la 3e section, spéciaux aux dépenses sur ressources d'emprunt. En second lieu, les traitements de certaines catégories d'agents des ponts et chaussées, qui étaient imputés jusqu'ici sur les chapitres de travaux, sont inscrits au budget de 1879, soit dans des chapitres de personnel existant déjà, soit dans des chapitres nouveaux, tels que, dans la 1re section, les chapitres IX (employés secondaires), X (gardes de navigation, éclusiers, etc.), XI (maîtres et gardiens de phares), et, dans la 3e section, le chapitre VI, affecté au personnel des employés secondaires attachés aux services des travaux extraordinaires.

A dater du 1er janvier 1879, les traitements des employés secondaires des ponts et chaussées, des gardes de navigation, éclusiers, pontiers et autres agents attachés au service de la navigation intérieure et au service des ports maritimes de commerce, ainsi que des maîtres et gardiens de phares, cesseront d'être prélevés sur les fonds affectés aux travaux des routes nationales, des rivières et canaux, des ports maritimes, phares et fanaux, et seront imputés respectivement sur les chapitres IX, X et XI de la 1re section du budget, et sur le chapitre VI de la 3e section. Mais il est bien entendu que les traitements assujettis aux retenues pour la retraite et les suppléments de traitements prévus par le décret du 17 août 1853 doivent seuls être prélevés sur les nouveaux chapitres de personnel.

Quant aux indemnités de logement, de vivres et de chauffage et autres allocations accessoires attribuées aux agents régis par le décret précité, et aux salaires des agents temporaires et des abonnataires, ils continueront d'être imputés sur les fonds d'entretien ou de travaux neufs. Si, à ce sujet, quelques erreurs ou quelques omissions s'étaient glissées dans les états des agents autorisés pour 1879 dans les divers services de votre département, je vous prierais d'inviter MM. les ingénieurs en chef à me les signaler sans retard pour me permettre d'en opérer la rectification.

Je dois, monsieur le préfet, ajouter quelques mots au sujet des obligations que vous imposera le nouvel état de choses.

Par suite de la création des nouveaux chapitres et sans rien retrancher des prérogatives que vous confère le décret du 17 août 1853, l'administration aura besoin d'être tenue plus étroitement que par le passé au courant des modifications apportées dans l'état du personnel dont la nomination vous appartient. La situation de chacun de ces chapitres devra pouvoir être vérifiée par elle d'une manière précise à tout instant de l'année.

Il est donc nécessaire que vous l'avertissiez de toutes les modifications qui pourront survenir dans la situation des employés secondaires des ponts et chaussées et des agents inférieurs de la navigation.

La nomination et le décès de ces agents devront donc être portés régulièrement, et sans retard, à ma connaissance. Aucune augmentation de traitement ne pourra leur être accordée sans que l'assentiment préalable de l'administration centrale ait été obtenu.

En un mot, vous devrez m'informer immédiatement de toutes les circonstances qui auraient pour effet d'apporter une modification quelconque à la situation des crédits affectés au personnel des agents inférieurs.

J'appelle tout particulièrement votre attention et celle de MM. les ingénieurs en chef sur la nécessité absolue d'observer avec la plus grande exactitude ces prescriptions, sans lesquelles le fonctionnement de la comptabilité

des nouveaux chapitres serait impossible, et je compte, à cet effet, sur votre vigilance.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef de votre département.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

C. DE FREYCINET.

40. *Circulaire du ministre des travaux publics, du 25 mars 1879. Personnel. Modifications apportées dans l'état trimestriel, formule n° 30.*

Monsieur le préfet, l'*état nominatif et détaillé, formule n° 30, des dépenses de personnel*, que MM. les ingénieurs sont appelés à fournir à la fin de chaque trimestre, en exécution de l'art. 44 du règlement du 28 septembre 1849, m'a paru devoir subir quelques modifications de détail destinées à rendre ce document plus complet et à faciliter le contrôle de l'administration centrale.

Ces modifications sont les suivantes :

(A.) Une nouvelle colonne portant le n° 3 a été consacrée à l'indication des *résidences des fonctionnaires et agents.*

(B.) L'ancienne formule ne comportait dans son en-tête aucune mention spéciale pour les *indemnités de résidence ou de logement.* Cette lacune a été comblée dans la colonne 5 de la nouvelle formule.

Afin de ne pas dépasser les dimensions actuelles de la formule n° 30, cette colonne n° 5 a été attribuée à la fois aux frais fixes et aux indemnités de résidence ou de logement.

Bien que cette colonne soit ainsi réservée à des allocations différentes, il ne saurait en résulter de confusion, puisque les *frais fixes* ne concernant que les ingénieurs, les *indemnités de résidence* que les conducteurs et agents secondaires, les *indemnités de logement* que les gardes-pêche, éclusiers etc., la somme inscrite dans la colonne 5 en regard du nom des ingénieurs, des conducteurs ou des agents inférieurs indiquera par là même la nature de la dépense.

Toutefois, en ce qui concerne les conducteurs qui, faisant fonctions d'ingénieur, auraient touché dans la même année des frais fixes et une indemnité de résidence, il conviendra de faire ressortir, dans la colonne d'observations, le décompte des sommes indiquées.

D'autre part, les allocations pour indemnité de résidence variant suivant la position de famille des agents, MM. les ingénieurs auront soin de *marquer, dans la colonne n° 1, par un astérisque*, les conducteurs et agents secondaires qui sont *mariés ou veufs avec enfants.*

(C.) On a supprimé, comme n'étant plus nécessaire, la colonne qui était réservée dans l'ancienne formule aux frais de découchers et de déplacements.

En effet, les renseignements détaillés que cette colonne avait pour objet de donner doivent figurer maintenant sur l'état récapitulatif prescrit par la circulaire du 1er février 1879.

Je rappellerai, toutefois, qu'aux termes de cette circulaire les frais de découchers et de déplacements n'en doivent pas moins être portés *en bloc* sur les états 30 et totalisés avec les autres dépenses, de manière à présenter toujours, pour chaque chapitre, l'ensemble des dépenses de personnel effectuées à la fin du trimestre.

Cette indication sommaire des frais de déplacements devra être fournie colonne 9.

(D.) Une colonne spéciale portant le n° 6 a été affectée aux *indemnités de campagne.*

Il est entendu, enfin, qu'on ne devra produire qu'un seul état formule 30 pour l'ensemble du service, ledit état divisé par chapitres.

Je ferai observer en terminant que l'administration ne se charge pas de fournir les intercalaires que MM. les ingénieurs pourront, suivant les nécessités du service, faire établir dans leurs bureaux ou se procurer chez les imprimeurs.

COMPTABILITÉ OCCULTE.

La comptabilité occulte est l'acte par lequel une personne non autorisée s'immisce dans la perception et le maniement des deniers publics. — La comptabilité occulte est formellement interdite ; elle était autrefois très fréquente, surtout dans les communes ; elle tend à disparaître aujourd'hui et constitue toujours une grave imprudence de la part de celui qui la pratique. — Celui-là, d'après l'art. 25 du décret du 31 mai 1862, encourt toutes les responsabilités du comptable réel et s'expose à se faire demander les mêmes justifications.

Il est à remarquer qu'au sens strict du mot, un comptable est celui qui est assujetti à rendre un compte en deniers et matières.

« Les ingénieurs, dit Tarbé de Vauxclairs, ne doivent jamais oublier que pour eux la condition de rester étrangers à tous maniements de deniers ou matières, est la principale sauvegarde de l'honneur et de la délicatesse. »

COMPTES MORAUX.

En matière administrative, le mot *compte*, sans épithète, désigne un état de recette et de dépense des fonds ou des matières dont on a eu la gestion, ou l'administration ou la surveillance.

Le *compte moral* n'est pas un état de recette ou de dépense de deniers ou de matières ;

c'est un état qui donne la situation comparative, l'état d'avancement d'une entreprise, les progrès ou les retards d'un travail quelconque.

Les ingénieurs sont tenus de fournir des comptes moraux pour quelques-uns des services dont ils sont chargés; nous donnons ci-après les circulaires relatives à cet objet.

Circulaire du ministre des travaux publics du 28 mars 1854. — Compte moral mensuel pour tous les travaux autres que ceux de simple entretien.

Monsieur l'ingénieur en chef, un certain nombre d'entreprises dont la dépense était imputable sur la deuxième section du budget, font depuis longtemps l'objet de comptes moraux mensuels qui tiennent l'administration centrale au courant de tous les faits de nature à l'intéresser et la mettent à même d'exercer un contrôle efficace. La nécessité de cette mesure se fait aujourd'hui plus vivement sentir, et j'ai résolu de l'étendre à tous les travaux (1re et 2e section) qui ressortissent à la direction des ponts et chaussées, à l'exception, toutefois, de ceux de simple entretien.

Je viens donc vous prier de m'adresser directement, dans les dix premiers jours de chaque mois, pour chacun des chapitres relatifs à la direction des ponts et chaussées, un tableau conforme au modèle ci-joint et dans lequel vous aurez consigné la situation de chaque entreprise à la fin du mois précédent.

Vous voudrez bien indiquer, dans la colonne d'observations, les résultats obtenus au moyen des dépenses faites, ainsi que les causes qui auraient suspendu ou retardé la marche des travaux.

Comme il ne s'agit pas d'un compte financier dans lequel on ne devrait admettre que des données rigoureusement exactes, vous pourrez vous contenter, au besoin, de situations approximatives.

Vous ferez un envoi distinct pour chaque service (routes et ponts, navigation, service hydraulique).

Circulaire du ministre des travaux publics du 26 février 1857. — Comptes moraux pour les travaux exécutés en vertu de lois spéciales.

Je vous invite à m'adresser désormais des comptes mensuels rappelant pour chaque allocation générale tous les articles compris dans les projets généraux qui ont servi de base à la loi et comprenant par conséquent, entreprise par entreprise, les travaux terminés aussi bien que ceux qui ne sont pas encore entrepris.

En regard de chacun de ces articles, vous indiquerez le montant de l'évaluation première et le montant des adjudications ou des dépenses autorisées pour les travaux définitifs. Au cas où des projets nouveaux non compris dans les prévisions premières auraient été autorisés, ils devront être également mentionnés.

La colonne d'observations devra toujours contenir des renseignements précis sur la marche et l'état des travaux.

Ces renseignements sont indispensables pour que l'administration puisse toujours se rendre compte de la situation et de l'emploi des crédits législatifs.

Vous voudrez bien d'ailleurs, Monsieur, dresser ces comptes sur des tableaux conformes au modèle ci-annexé, tant pour le format que pour la disposition des colonnes.

J'attache une grande importance à ce que MM. les ingénieurs suivent exactement à l'avenir les prescriptions que je viens de rappeler dans la rédaction des comptes moraux des travaux extraordinaires, lesquels devront continuer à m'être transmis exactement dans les dix premiers jours de chaque mois.

Le compte à fournir comporte dix colonnes, savoir :

1° Désignation des ports, canaux ou rivières;

2° Désignation des divers articles de dépenses;

3° Montant des estimations présentées à l'appui du projet de loi, par articles;

4° Montant des projets définitifs ou des adjudications, par articles ou par entreprises;

5° Date de l'approbation des adjudications;

6° Crédits alloués pendant l'exercice courant;

7° Dépenses faites antérieurement à l'exercice courant;

8° Dépenses faites pendant l'exercice courant;

9° Total;

10° Observations.

Circulaire du ministre des travaux publics du 26 avril 1860. — Comptes moraux mensuels relatifs aux chemins de fer concédés.

Quelques ingénieurs présentent leurs comptes moraux sous forme de tableau; ce mode ne permet pas d'apprécier d'une manière complète l'ensemble de la situation; un rapport le fait mieux saisir, et c'est dans cette forme que vos comptes mensuels devront à l'avenir être rédigés.

Chacune des lignes de chemins de fer comprises dans votre service devra faire l'objet d'un rapport spécial. En tête de ce rapport on mentionnera :

La longueur kilométrique de la ligne;

Le crédit porté au budget approuvé par l'administration pour l'exercice courant;

La dépense faite dans le dernier mois et la

dépense faite dans les mois antérieurs de l'année courante.

Le texte du rapport fera connaître :

Les chantiers ouverts;

Le nombre approximatif d'ouvriers employés;

La situation des ouvrages d'art qui, par leur importance, méritent une mention spéciale;

Enfin il présentera votre appréciation personnelle sur l'impulsion plus ou moins vive qui est donnée aux travaux et sur l'état général d'avancement de l'entreprise.

Il est inutile de donner à ce compte mensuel un grand développement; il suffit d'y énoncer d'une manière précise et succincte les renseignements énoncés ci-dessus; mais il importe que ces renseignements offrent une certitude absolue et par conséquent qu'ils aient été recueillis sur les lieux, soit par vous-même, soit par l'intermédiaire des ingénieurs et conducteurs placés sous vos ordres.

Par ma précédente circulaire, je vous ai invité à m'adresser votre compte moral le 10 de chaque mois au plus tard; j'insiste de nouveau, de la manière la plus formelle, pour que cette époque ne soit jamais dépassée.

J'ajouterai que vous devez continuer à m'envoyer, comme par le passé, des états distincts pour les approvisionnements de matériaux destinés à la voie, en y indiquant la situation des travaux de pose.

Je vous prie, Monsieur, de considérer la production du compte moral comme une des parties les plus importantes du service qui vous est confié.

Circulaire du ministre des travaux publics du **6** *août* **1860.** — *Comptes moraux pour les travaux de défense des villes contre les inondations.*

Monsieur l'ingénieur en chef, je désire me rendre compte, chaque mois, de l'état d'avancement des travaux qui sont entrepris au moyen des ressources créées par la loi du 28 mai 1858, pour la défense des villes contre les inondations.

Je vous envoie ci-joint un modèle du compte moral que je vous prie de dresser à cet effet, et que je vous serai obligé de m'adresser, dorénavant, dans les cinq premiers jours de chaque mois.

Circulaire du ministre des travaux publics du **24** *juillet* **1861.** — *Nouveau modèle pour les comptes moraux mensuels.*

Monsieur l'ingénieur en chef, diverses instructions ministérielles ont prescrit la production de comptes moraux mensuels indiquant la situation des travaux qui ressortissent à la direction générale des ponts et chaussées et des chemins de fer.

Je viens vous prier de substituer à la formule actuellement en usage le modèle ci joint auquel vous voudrez bien vous conformer exactement, tant pour le format que pour la disposition des colonnes, en ayant d'ailleurs égard aux prescriptions suivantes :

On indiquera dans la première colonne la route, la rivière, le canal, le port, les marais, le canal d'irrigation, etc., auquel s'applique la dépense;

Il conviendra d'inscrire sous un seul article et de donner en bloc la dépense des travaux qui, bien que compris dans la même allocation générale que des ouvrages en cours d'exécution, ont fait l'objet d'entreprises actuellement terminées et soldées;

Vous aurez soin de consigner dans la colonne d'observations des renseignements précis et suffisamment détaillés sur la situation de chaque entreprise, la marche générale des travaux, les incidents qui peuvent les entraver, ainsi que les mesures que l'administration aurait à prendre à ce sujet. Vous devrez indiquer, dans la même colonne, le nombre moyen des ouvriers et des colliers occupés par jour sur les chantiers, les résultats obtenus et ceux à obtenir dans la campagne, en un mot tous les documents qui vous paraîtront de nature à éclairer l'administration sur la situation des entreprises.

Aux termes des premières instructions, les comptes moraux étaient produits dans les dix premiers jours de chaque mois; sur les observations de quelques chefs de service, ce délai a été reporté au 15 et même au 20; mais je ne puis aujourd'hui, Monsieur, maintenir ce dernier délai : l'administration étant obligée, après avoir reçu tous les comptes moraux, de les analyser dans un travail d'ensemble, la rédaction de ce travail se trouverait ainsi trop retardée. Je vous recommande donc, de la manière la plus expresse, de me faire parvenir les tableaux dont il s'agit dans les dix premiers jours de chaque mois au plus tard. Je n'ai pas besoin de vous faire remarquer qu'il ne s'agit pas de comptes financiers, mais de simples situations morales pour lesquelles l'exactitude rigoureuse du chiffre des dépenses n'est pas nécessaire. Je vous engage même, afin d'abréger autant que possible les écritures, non seulement à négliger les centimes, mais à arrondir les sommes par centaines de francs en forçant ou négligeant les dizaines, selon qu'elles seront au-dessus ou au-dessous de cinq.

Le modèle comprend les colonnes suivantes :

1. Désignation de la route, de la rivière, etc..;
2. Indication des travaux;
3. Montant des adjudications et des dépenses autorisées;
4. Dépenses au 31 décembre 1866 par exemple);
5. Crédits alloués en 1867;

6. Dépenses faites en 1867 dans les mois antérieurs;
7. Dépenses faites en 1867 dans le mois de..;
8. Dépenses faites en 1867, totales;
9. Observations.

Circulaire du ministre des travaux publics du 6 août 1861 aux ingénieurs en chef. — Nouveau modèle pour les comptes moraux des chemins de fer entrepris par l'Etat.

On indiquera dans la 1re colonne le chemin de fer et dans la 2e les sections de ce chemin, en y portant celles mêmes qui ne sont pas en cours d'exécution, de telle sorte que les totaux de chacune des colonnes 3 et 4 représentent, d'une part l'ensemble de la longueur, de l'autre l'évaluation totale des dépenses de la ligne qui vous est confiée.

Vous devrez consigner dans la colonne d'observations des renseignements précis et suffisamment détaillés sur la situation de chaque entreprise, la marche générale des travaux, les incidents qui peuvent les entraver, ainsi que les mesures que l'administration aurait à prendre à ce sujet. Vous devrez indiquer, dans la même colonne, le nombre moyen des ouvriers et des colliers occupés par jour sur les chantiers, les résultats obtenus et ceux à obtenir dans la campagne, en un mot tous les documents qui vous paraîtront de nature à éclairer l'administration sur la situation des entreprises et sur l'époque probable de leur achèvement.

Pour les sections non commencées, la colonne d'observations fera connaître la situation des études ou l'état d'instruction des projets présentés.

L'administration étant obligée, après avoir reçu tous les comptes moraux, de les analyser dans un travail d'ensemble, je vous recommande de la manière la plus expresse de me faire parvenir les tableaux dont il s'agit dans les dix premiers jours de chaque mois, au plus tard. Je n'ai pas besoin de vous faire remarquer qu'il ne s'agit pas de comptes financiers, mais de simples situations morales pour lesquelles l'exactitude rigoureuse du chiffre des dépenses n'est pas nécessaire. Je vous engage même, afin d'abréger autant que possible les écritures, non seulement à négliger les centimes, mais à arrondir les sommes par centaines de francs, en forçant ou négligeant les dizaines, selon qu'elles seront au-dessus ou au-dessous de cinq.

Nota. Ce modèle ne diffère du précédent que par les quatre premières colonnes qui comprennent :

1. Désignation des chemins de fer;
2. Indication des sections;
3. Longueurs partielles et cumulées;
4. Montant des adjudications et dépenses autorisées ou évaluations.

Format des comptes moraux. — Tous les comptes moraux doivent être expédiés sur papier du format 0,m31 sur 0,m21.

Circulaire du ministre des travaux publics du 30 octobre 1866. — Comptes moraux relatifs aux chemins de fer concédés.

Je crois devoir, Monsieur, vous rappeler les diverses prescriptions de la circulaire du 26 avril 1860, lesquelles n'ont pas toujours été fidèlement observées ; et afin de donner plus d'uniformité et, par suite, plus de clarté aux renseignements que vous avez à transmettre à l'administration supérieure, je vous envoie ci-joint un type de compte moral, en vous invitant à le prendre pour modèle du travail que vous avez à m'adresser, au commencement de chaque mois, pour me rendre compte des résultats obtenus pendant le mois précédent.

Vous avez, je le répète, *un rapport spécial à fournir pour chacune des lignes de chemins de fer comprises dans votre service*, et ce rapport, indépendamment des indications générales relatives à la longueur de la ligne, aux dépenses faites et à faire, au crédit porté au budget de l'exercice courant et à l'époque d'achèvement des travaux d'après le cahier des charges, indications que vous trouverez énumérées en tête du compte moral type ci-joint, doit comprendre, pour chacune des sections composant l'ensemble de la ligne, les renseignements suivants : situation des projets, acquisition de terrains, terrassements, ouvrages d'art, pose de la voie, marche générale des travaux et époque probable de leur achèvement.

Je ne saurais vous indiquer de règle précise à suivre pour la division par sections des lignes de chemins de fer, qui, par leur développement, comportent un fractionnement en deux ou plusieurs tronçons; vous devrez vous entendre à ce sujet avec la compagnie concessionnaire et adopter vous-même la division qu'elle aura cru devoir arrêter pour la répartition en sections de la ligne dont vous avez à surveiller la construction.

J'attache une grande importance à ce que votre compte moral me soit adressé le 10 de chaque mois au plus tard, et sous la forme prescrite par la présente circulaire, dont je vous invite à m'accuser réception.

MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE
ET DES TRAVAUX PUBLICS.

—

PONTS ET CHAUSSÉES.

—

CONTRÔLE DES TRAVAUX
des
CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

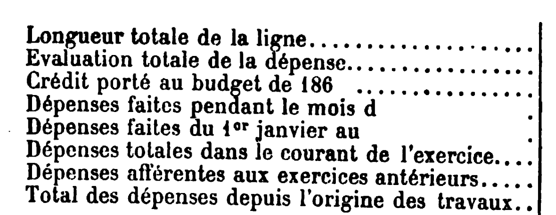
—

RÉSEAU
d
ou
CHEMIN DE FER
d

CHEMIN DE FER

d

—



Longueur totale de la ligne....................
Evaluation totale de la dépense..................
Crédit porté au budget de 186 ....
Dépenses faites pendant le mois d .
Dépenses faites du 1er janvier au .
Dépenses totales dans le courant de l'exercice....
Dépenses afférentes aux exercices antérieurs.....
Total des dépenses depuis l'origine des travaux..

Epoque d'achèvement d'après le cahier des charges :

1re SECTION.

de à

Longueur :

—

Situation des projets :
Acquisition des terrains :
Terrassements :
Ouvrages d'art :
Pose de la voie :
Marche générale des travaux.........
Epoque probable de leur achèvement.

IIe SECTION.

de à

Longueur :

—

(*Mêmes renseignements que pour la 1re section.*)

Circulaires du ministre des travaux publics des 27 août 1874, 16 novembre 1874 et 10 juillet 1877. Comptes moraux relatifs aux tramways.

Les deux circulaires du 27 août et du 16 novembre 1874 invitaient les ingénieurs en chef à produire en double expédition, sous forme de rapport, un compte moral mensuel des tramways en construction ou en exploitation.

Ces circulaires ont été remplacées par celle du 10 juillet 1877 qui prescrit de fournir divers renseignements statistiques, notamment un compte moral trimestriel relatif aux tramways en construction et un compte moral semestriel relatif aux tramways en exploitation. (Voir *Tramways.*)

Circulaire du ministre des travaux publics du 12 septembre 1878. Travaux de chemins de fer exécutés par l'État ; comptes moraux.

Monsieur l'ingénieur en chef, les comptes moraux qui me sont adressés chaque mois ne contiennent pas, *tous*, les renseignements dont l'administration a besoin pour suivre la marche des travaux. Afin qu'il n'en soit pas ainsi dans l'avenir, j'ai fait préparer une nouvelle formule que vous trouverez ci-jointe et qui devra être exclusivement employée désormais.

Ainsi que vous l'ont fait connaître mes circulaires antérieures, j'ai à cœur de donner la plus vive impulsion aux travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat. Les comptes moraux devant me permettre de suivre d'une manière continue le progrès des études et des travaux, il est de la plus grande importance qu'ils soient rédigés de manière à ce que j'y trouve toutes les indications qui peuvent être nécessaires.

Vous remarquerez qu'ils devront être produits désormais séparément, *par ligne*, et comprendre les dépenses de toutes natures, telles que : études définitives, acquisitions de terrains, travaux, etc.

Pour justifier les chiffres que portera la

première page, les crédits et les dépenses dans les pages suivantes devront être totalisés.

Dans la colonne d'observations, seront donnés, d'une manière aussi concise que possible, les renseignements sur l'état d'avancement des études, des projets, des acquisitions de terrains et des travaux. Pour ceux-ci, on indiquera le nombre moyen des ouvriers et des colliers occupés chaque jour pendant le mois dans chacune des entreprises.

Un résumé succinct, auquel est destinée la dernière page, fera connaître la situation en général. On y rappellera les propositions et les projets dont l'administration aura été saisie et sur lesquels il n'aurait pas encore été statué.

Je vous recommande de la manière la plus expresse de me faire parvenir, en *double expédition*, les comptes moraux ainsi rédigés, dans les *dix* premiers jours de chaque mois. Il sera fait usage de la nouvelle formule pour ceux du mois de septembre.

Le ministre des travaux publics,

Pour le ministre et par autorisation :

Le conseiller d'Etat, directeur général des chemins de fer,

DUVERGER.

MINISTÈRE des TRAVAUX PUBLICS.

DIRECTION GÉNÉRALE des chemins de fer.

DIRECTION de la construction.

SERVICE de M. Ingénieur en chef.

SECTION D M. Ingénieur ordinaire.

SECTION D d M Ingénieur ordinaire.

COMPTE MORAL

Mois d 187 .

CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.

ÉTUDES DÉFINITIVES

ET TRAVAUX.

LIGNE

SITUATION AU 187 .

Longueur à construire, d'après les derniers renseignements...........	
Evaluation générale de la dépense (Études définitives, indemnités de terrains, travaux)..	
Crédit accordé en 187	
Dépenses de toute nature au 31 décembre 187 (depuis la déclaration d'utilité publique)..	
Dépenses en 187 { dans les mois antérieurs........................	
Dépenses en 187 { dans le mois de........................	
Dépenses totales..	

LIGNE d

Désignation des départements.	INDICATION des sections. (Donner, autant que possible, des noms de lieux dits.)	Longueur de chaque section.	MONTANT et date des adjudications et dépenses autorisées ou évaluations par section.	Dépenses au 31 décembre 187 .	CRÉDITS alloués pour 187 .	DÉPENSES EN 187 .			ÉPOQUE probable d'achèvement des travaux de chaque section.	OBSERVATIONS et renseignements sommaires, pour chaque section, sur la marche des études définitives, la situation des projets, l'état d'avancement des enquêtes, des acquisitions de terrains et des travaux, rappeler les dates des décisions approbatives.
						Dans les mois antérieurs.	Dans le mois d	Totales.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

RÉSUMÉ, OBSERVATIONS GÉNÉRALES de l'ingénieur en chef; rappel des propositions et projets soumis à l'administration sur lesquels il n'a pas encore été statué.	COLONNE réservée à l'administration supérieure.

Circulaire du ministre des travaux publics du 12 septembre 1878. Etudes de chemins de fer. Comptes moraux.

Monsieur l'ingénieur en chef, au moment où un grand nombre de services d'études de chemins de fer viennent d'être organisés par suite du projet de classement du réseau complémentaire d'intérêt général, il m'a paru nécessaire de faire préparer une nouvelle formule de compte moral qui contînt tous les renseignements dont l'administration a besoin pour suivre le progrès des opérations.

Vous trouverez ci-jointe cette nouvelle formule qui devra être employée exclusivement désormais, et vous remarquerez qu'un compte-moral *séparé* devra être produit pour *chaque ligne*.

Dans la colonne d'observations seront donnés d'une manière aussi concise que possible, les renseignements sur l'état d'avancement des études et l'époque probable de leur achèvement. Un résumé succinct, auquel est destinée la dernière page, fera connaître la situation en général. On y rappellera les pro-

positions dont l'administration aura été saisie et sur lesquelles il n'aura pas été statué.

Je vous recommande de la manière la plus expresse de me faire parvenir les comptes moraux ainsi rédigés, *en double expédition*, dans les *dix* premiers jours de chaque mois.

Il sera fait usage de la nouvelle formule pour ceux du mois de septembre.

Le ministre des travaux publics,
Pour le ministre et par autorisation :
Le conseiller d'Etat, directeur général des chemins de fer,
DUVERGER.

MINISTÈRE
des
TRAVAUX PUBLICS.

DIRECTION GÉNÉRALE
des chemins de fer.

DIRECTION
de la construction.

SERVICE
de M.
Ingénieur en chef.

SECTION D
M.
Ingénieur ordinaire.

SECTION D
M.
Ingénieur ordinaire.

COMPTE MORAL

Mois d 187 .

ÉTUDES DE CHEMINS DE FER.

AVANT-PROJET.

LIGNE

d

SITUATION AU 187 .

Longueur à construire, d'après les derniers renseignements		
Évaluation de la dépense	infrastructure	
	superstructure	
Crédit accordé en 187		
Dépenses de toute nature au 31 décembre 187		
Dépenses en 187	dans les mois antérieurs	
	dans le mois d	
Dépenses totales		

LIGNE d

Désignation des départements.	INDICATION des sections. (Donner, autant que possible, des noms de lieux dits.)	Longueur de chaque section.	DÉPENSES au 31 décembre 187 .	CRÉDITS alloués pour 187 .	DÉPENSES EN 187 .			ÉPOQUE probable d'achèvement de l'avant-projet.	OBSERVATIONS et renseignements sommaires sur la marche des études et l'état d'avancement de l'avant-projet.
					Dans les mois antérieurs.	Dans le mois d	Totales.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

RÉSUMÉ, OBSERVATIONS GÉNÉRALES de l'ingénieur en chef ; appel des propositions soumises à l'administration sur lesquelles il n'a pas encore été statué.	COLONNE réservée à l'administration supérieure.

CONCESSIONS ET CONCESSIONNAIRES.

« La concession, dit Tarbé de Vauxclairs, est l'octroi fait par l'autorité souveraine d'un droit, d'une grâce, d'un privilège, d'une faculté de faire. — Les concessions sont ordinairement conditionnelles. On concède un marais à la condition de le dessécher; des landes ou bruyères, à la charge de les défricher et de les cultiver; des dunes, sous l'obligation de planter ou d'ensemencer; des eaux du domaine public, pour en faire un usage déterminé ; des mines, dans le but de les exploiter; des travaux publics, afin de procurer aux citoyens certains avantages moyennant certaines rétributions.

La concession suppose l'abandon à un seul ou à une association de l'exercice d'un droit qui pouvait être réclamé par d'autres, ou de la jouissance exclusive de ce qui aurait pu être commun à plusieurs. Elle diffère en cela de la permission ou autorisation. »

La *concession*, dans le sens ordinaire, est une sorte de vente ou l'abandon, sous certaines conditions, d'un droit de propriété.— Lorsque l'État, lorsqu'une commune concèdent une prise d'eau sur une rivière navigable ou sur une distribution canalisée, il y a vente d'un certain volume d'eau. De même, la concession de lais et relais de mer, de desséchement de marais est un abandon de propriété sous certaines conditions; l'art. 52 de la loi du 16 septembre 1807 donne au gouvernement « le droit de concéder, aux conditions qu'il aura réglées, les marais, lais et relais de mer, le droit d'en-

digage, les accrues, attérissements et alluvions des fleuves, rivières et torrents, quant à ceux de ces objets qui forment propriété publique ou domaniale ».

La loi de finances du 16 juillet 1840 autorise la perception « des redevances pour permission d'usines et de prises d'eau temporaires, toujours révocables sans indemnité, sur les canaux et rivières navigables. »

Nous avons examiné, chacune à sa place, ces diverses natures de concessions.

Concessions de travaux publics. — La concession la plus importante est la concession de travaux publics, dont l'origine est très ancienne, car c'est à elle que l'on doit nos premiers canaux de navigation, d'irrigation et de desséchement.

La concession de travaux publics est l'opération par laquelle un particulier ou une compagnie sont substitués à la communauté pour l'exécution d'un travail, qu'ils exécutent à leurs frais avec ou sans subvention, mais avec la faculté de percevoir sur les usagers, pendant un temps déterminé, un droit de péage fixé par l'acte de concession.

La concession est donc une forme spéciale de marché de travaux publics. On ne fait plus de concessions perpétuelles; le maximum de durée est fixé à 99 ans. D'ordinaire, les concessions sont faites à l'amiable, rarement par adjudication, surtout lorsqu'il s'agit de grandes entreprises.

Les règles de la concession se trouvent uniquement dans la convention qui lie les parties.

Le gouvernement concède les bacs, les ponts à péage, les travaux de correction des routes, les canaux, les chemins de fer, les engins de manutention dans les ports, etc.

On trouvera à chacun de ces mots des types des actes de concession; les concessions de routes et de canaux sont très rares, cependant les chambres ont concédé, en 1879, deux canaux de navigation.

Droits du concessionnaire. — D'après l'art. 63 de la loi du 3 mai 1841, les concessionnaires de travaux publics exercent tous les droits conférés à l'administration et sont soumis à toutes les obligations qui lui sont imposées par ladite loi relative à l'expropriation.

Les difficultés entre les concessionnaires et l'administration sont tranchées par la juridiction administrative et le cahier des charges désigne à cet effet le conseil de préfecture compétent.

Les difficultés entre les concessionnaires et les tiers n'intéressant en aucune façon l'administration, relèvent des tribunaux ordinaires. Seules, les questions de dommages résultant de l'exécution d'un travail public sont réservées à la juridiction administrative.

Devoirs du concessionnaire. — Le concessionnaire doit exécuter et entretenir ses travaux conformément au cahier des charges, sans quoi il encourt soit la déchéance, soit la réadjudication à sa folle enchère, soit l'exécution d'office et à ses frais.

Le concessionnaire n'a qu'un droit de jouissance et non un droit de propriété; l'ouvrage concédé fait toujours partie du domaine public et doit être remis intact à l'administration à la fin de la concession. — Aucune force majeure ne peut être invoquée, si l'ouvrage vient à périr en totalité ou en partie.

L'administration se réserve, du reste, un droit de contrôle et de police sur les travaux et sur l'exploitation.

Jurisprudence. — Un concessionnaire est responsable envers les tiers des accidents survenus par suite de l'inexécution des obligations que lui imposait son cahier des charges. — 3 mai 1850, 13 février 1845.

Le concessionnaire, qui s'est engagé à reconstruire un ouvrage, s'il vient à être détruit pour quelque cause que ce soit, doit le faire même au cas où la destruction proviendrait de troubles populaires. — 19 décembre 1873.

Il appartient à la juridiction administrative de statuer sur les questions qui dépendent uniquement de l'interprétation à donner aux clauses du cahier des charges et du plus ou moins d'étendue de la concession. *Cass.*, 1er février 1871. — Exemple : 1° la contestation entre une ville et une compagnie concessionnaire de docks au sujet de la répartition entre elles du produit des droits de magasinage et de manutention est de la compétence du conseil de préfecture comme se rattachant à l'exécution d'un marché de travaux publics. C'est à tort qu'on prétendrait que cette contestation doit être portée devant le ministre qui a arrêté le tarif des droits à percevoir, 19 mai 1864. — 2° Doit être portée devant la juridiction administrative la question de savoir à qui appartient le revenu du prix de terrains compris dans une concession, puis aliénés par la compagnie comme devenus inutiles.

Les arrêtés de déchéance, de mise en demeure, de réadjudication à folle enchère, sont des actes d'administration pure qui ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse, mais qui ne font pas obstacle à ce que le concessionnaire porte devant le conseil de préfecture les réclamations qu'il croit pouvoir faire valoir en vertu de son cahier des charges, 14 janvier 1869.

CONCLUSIONS.

« C'est l'exposé succinct des demandes et prétentions d'un plaideur contre sa partie adverse. Le juge ne devant statuer que sur les conclusions, on ne saurait les rédiger avec trop

de soin, puisque le succès d'une affaire dépend souvent du mérite des conclusions.

« Les conclusions principales indiquent ce que la partie se propose d'obtenir. Les conclusions subsidiaires font connaître ce à quoi la partie consentirait à se restreindre dans le cas où ses conclusions principales ne lui seraient pas allouées en totalité.

« Dans les causes où le ministère public porte la parole, il prend aussi des conclusions, et requiert au besoin l'application de la loi ou des articles de la loi.

« On nomme également conclusions le résumé des avis et propositions qui terminent les rapports faits devant l'administration ou devant les tribunaux par les fonctionnaires, agents, experts et autres personnes ayant qualité pour être consultés ou entendus. » (Tarbé.)

CONCUSSION.

On appelle concussion le fait d'un officier préposé à une perception publique, ou du commis de cet officier, qui exige ou reçoit ce qu'il sait ne par lui être dû ou excéder ce qui lui est dû (art. 174 du Code pénal).

Pour qu'il y ait concussion, trois conditions doivent concourir : 1° le coupable doit être fonctionnaire, c'est-à-dire avoir une qualité qui lui donne le pouvoir de percevoir ; 2° la perception doit être illégale ; il y a perception illégale quand un fonctionnaire réclame ce qui n'est pas dû, ou plus qu'il n'est dû, ou réclame d'une autre personne que celle qui doit ; 3° il faut que l'officier ait exigé cette perception, sachant qu'elle était illégale. Il n'y aurait pas de perception illicite si elle ne résultait que d'une erreur ou d'une fausse interprétation des textes.

La concussion est un crime puni de la réclusion lorsque l'auteur est fonctionnaire ou officier public et que le chiffre de la perception ordonnée est supérieur à 300 francs. Ce n'est, au contraire, qu'un délit punissable de l'emprisonnement de deux à cinq ans si le montant n'excède pas ce chiffre. Les commis ou préposés sont punissables dans le premier cas d'un emprisonnement de deux à cinq ans et d'un an à quatre ans dans le second.

La tentative de ce délit est punie comme le délit lui-même.

Dans tous les cas où la peine de l'emprisonnement est prononcée, les coupables peuvent être en outre privés des droits mentionnés dans l'art. 42 du Code pénal pendant cinq ans au moins et dix ans au plus, à compter du jour où ils auront subi leur peine. Ils peuvent aussi être mis par l'arrêt ou le jugement sous la surveillance de la haute police pendant le même nombre d'années.

Enfin le coupable devra, dans tous les cas, être condamné à une amende, dont le maximum sera le quart des restitutions et des dommages-intérêts, et le minimum le douzième.

Dans certains cas, les officiers ministériels sont chargés par la loi d'opérer une recette pour le compte du trésor ; la perception de toute somme excédant ce qui leur est dû est une concussion. (Loi du 13 mai 1863.) — *Laurent.*

CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

I. — Organisation du corps des conducteurs.

Décret du 25 août 1804, 7 fructidor an XII. — Institution des conducteurs des ponts et chaussées.

L'institution du corps des conducteurs des ponts et chaussées remonte au décret de 1804, portant organisation du service des ponts et chaussées. Nous reproduirons à titre purement historique les art. 47 à 52 de ce décret.

Art. 47. — Il y aura des conducteurs des travaux des ponts et chaussées, chargés de surveiller et contrôler, sous les ordres des ingénieurs, les travaux de toute espèce en entreprise ou régie, de tenir les états des piqueurs et ouvriers, vérifier les matériaux et leur emploi, de les toiser en présence des ingénieurs, d'aider les ingénieurs pour la levée des plans, de concourir à l'exécution des lois, et de verbaliser sur les contraventions en matière de grande voirie.

Art. 48. — Un conducteur sera attaché à chaque ingénieur ordinaire, excepté les cas où des travaux d'art en exigeraient un plus grand nombre ; ce qui sera réglé par le directeur général.

Art. 50. — La résidence des conducteurs sera déterminée par l'ingénieur en chef, d'après l'indication des besoins du service.

Art. 52. — Les conducteurs seront nommés par le directeur général des ponts et chaussées, sur la présentation de l'ingénieur en chef et l'avis de l'inspecteur divisionnaire. Leur avancement aura lieu de la même manière.

Pour être nommé aspirant conducteur, il faut avoir vingt et un ans accomplis.

Tout aspirant conducteur doit justifier qu'il sait lire, écrire, calculer, toiser, lever des plans élémentaires, et les dessiner au trait.

Il doit avoir travaillé pendant deux ans, en qualité de surnuméraire ou d'employé, dans les bureaux de l'ingénieur en chef ou de l'inspecteur divisionnaire.

Décret du 13 octobre 1851 portant organisation du corps des ponts et chaussées. — Extrait relatif aux conducteurs.

D'après ce décret, il y avait cinq classes de

conducteurs embrigadés commençant par les conducteurs principaux et un nombre de conducteurs auxiliaires proportionné aux besoins du service.

Art. 32. — § 1er. Des décisions ministérielles fixent, suivant l'importance et la nature des travaux, le nombre des conducteurs attachés à chaque service d'ingénieur en chef.

§ 2. La répartition de ces conducteurs entre les arrondissements des ingénieurs ordinaires, et leur résidence, sont déterminées par l'ingénieur en chef, suivant les besoins du service.

§ 2. Le traitement des conducteurs auxiliaires, comme celui des conducteurs embrigadés, est soumis aux retenues prescrites par les règlements au profit de la caisse des pensions.

Art. 34. — Les conducteurs des ponts et chaussées sont nommés par le ministre.

§ 2. Les aspirants doivent être âgés de plus de vingt et un ans et moins de trente ans au moment de l'examen. Toutefois, les militaires porteurs d'un congé régulier, et les piqueurs qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux ans de service, peuvent concourir jusqu'à trente-cinq ans.

Art. 36. — § 1er. Les conducteurs de 4e classe sont pris parmi les conducteurs auxiliaires ayant au moins deux ans de service en cette qualité, et auxquels un certificat d'aptitude a été délivré par l'inspecteur divisionnaire, sur la proposition de l'ingénieur en chef. Tout conducteur auxiliaire auquel ledit certificat n'a pas été délivré, après six années de fonctions, cesse d'être inscrit sur le cadre des conducteurs auxiliaires.

§ 2. Les conducteurs de 3e classe sont pris parmi les conducteurs de 4e classe, après au moins deux ans de service en cette qualité.

§ 3. Les conducteurs de 2e classe sont pris parmi les conducteurs de 3e classe, après deux ans au moins de service en cette qualité.

§ 4. Les conducteurs de 1re classe sont pris parmi les conducteurs de 2e classe, après trois ans au moins de service en cette qualité.

§ 5. Les conducteurs principaux sont pris parmi les conducteurs de 1re classe, après trois ans au moins de service en cette qualité.

Art. 37. — Les dispositions relatives aux positions diverses et aux congés des ingénieurs sont applicables aux conducteurs embrigadés.

Art. 38. — § 1er. Les conducteurs sont déclarés démissionnaires, révoqués ou admis à la retraite par décision du ministre.

§ 2. La révocation est prononcée sur le rapport du chef de service et l'avis de l'inspecteur de la division.

Décret du 28 mars 1852, modifiant les cadres du corps des ponts et chaussées.

Art. 32. — Le cadre des conducteurs embrigadés et auxiliaires est fixé par le ministre d'après les besoins du service et en raison des crédits ouverts au budget.

De même pour le cadre des gardes-mines.

Cette prescription a été reproduite par le décret du 17 mars 1856.

Décret du 26 novembre 1875 réglant la nouvelle organisation des corps des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines.

Art. 1. — Les conducteurs des ponts et chaussées et les gardes-mines sont répartis en cinq classes d'après les proportions ci-après:

Conducteurs et gardes-mines principaux, 1/12 de l'effectif total,

Conducteurs et gardes-mines de 1re classe, 2/12,

Conducteurs et gardes-mines de 2e classe, 3/12,

Conducteurs et gardes-mines de 3e classe, 3/12,

Conducteurs et gardes-mines de 4e classe, 3/12.

Art. 2. — Les traitements dans chaque classe sont fixés comme il suit:

Conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines principaux, 2,800 francs.

Conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines de 1re classe, 2,400 francs.

Conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines de 2e classe, 2,100 francs.

Conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines de 3e classe, 1,800 francs.

Conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines de 4e classe, 1,500 francs.

Circulaire du 25 janvier 1876, du ministre des travaux publics, commentant le décret précédent.

Monsieur le préfet, les lois de finances des 5 août 1874 et 3 août 1875 ont alloué les suppléments de crédits nécessaires pour une nouvelle organisation des corps des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines.

J'ai pris, en conséquence, les ordres de M. le président de la République, et j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret en date du 26 novembre, qui règle la nouvelle organisation du corps des conducteurs et des gardes-mines. La classe de conducteurs auxiliaires et la 5e classe de gardes-mines sont supprimées, et l'effectif total dans chaque corps est réparti en cinq classes au lieu de six, à raison de 1/12 pour les conducteurs et gardes-mines principaux, 2/12 pour la 1re classe de conducteurs et de gardes-mines et 3/12 pour chacune des trois dernières classes.

Les traitements des conducteurs et gardes-mines principaux et des conducteurs et gardes-mines de la 1re, de la 2e et de la 3e classe restent fixés respectivement à 2,800 francs, 2,400 francs, 2,100 francs et 1,800 francs. Le traitement affecté à la dernière classe est fixé à 1,500 francs, c'est-à-dire que tous les conducteurs et gardes-mines entrant dans le corps auront ce traitement au lieu de celui de 1,400 francs qu'ils recevaient dans l'ancienne organisation; de plus, le nombre des agents étant augmenté dans chaque classe, il devient possible d'accorder immédiatement un plus grand nombre d'avancements.

Les corps des conducteurs et des gardes-mines apprécieront, je n'en doute pas, cette nouvelle marque de sympathie des pouvoirs publics, et ils sauront la reconnaître en redoublant de zèle et de dévouement dans l'accomplissement des devoirs importants qui leur sont imposés.

Décrets du 28 *décembre* 1878, *relatifs aux traitements des conducteurs.*

Par ces décrets, le traitement des sous-ingénieurs a été porté de 3,000 à 3,500 francs par an :

Celui des conducteurs et gardes-mines principaux a été porté à 3,000 francs.

Celui des conducteurs et gardes-mines de 1re classe a été porté à 2,600 francs.

Celui des conducteurs et gardes-mines de 2e classe a été porté à 2,200 francs.

Circulaire du ministre des travaux publics du 15 *janvier* 1879, *jointe aux décrets précédents. — Augmentation des traitements des sous-ingénieurs et des conducteurs et gardes-mines principaux, de* 1re *et de* 2e *classe.*

Monsieur le préfet, les chambres et le gouvernement se préoccupaient depuis longtemps d'améliorer la situation des sous-ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées; il a paru qu'au moment où l'exécution des grands travaux destinés à l'achèvement du réseau national exige de ces utiles agents un redoublement de zèle et d'activité, il y avait lieu de leur accorder des augmentations de traitement proportionnées aux ressources budgétaires disponibles.

La loi des finances portant fixation du budget du ministère des travaux publics pour 1879 comprend diverses allocations destinées à augmenter le nombre et le traitement des sous-ingénieurs des ponts et chaussées, ainsi que les traitements des conducteurs principaux et des conducteurs de 1re et de 2e classe.

Deux décrets de M. le président de la République, rendus sur mon rapport, viennent en conséquence de modifier, à dater du 1er janvier 1879, les traitements de ces divers fonctionnaires et agents, et de les élever, pour les sous-ingénieurs, de 3,000 à 3,500 francs; pour les conducteurs principaux, de 2,800 à 3,000 fr.; pour les conducteurs de 1re classe, de 2,400 à 2,600 francs; et, enfin, pour les conducteurs de 2e classe, de 2,100 à 2,200 fr.

Les gardes-mines ont toujours été soumis jusqu'à présent aux mêmes règles que les conducteurs des ponts et chaussées, soit sous le rapport de l'organisation, soit sous celui du traitement. Un supplément de crédit a été inscrit également au budget pour l'amélioration de leur traitement, et un des décrets précités applique aux gardes-mines principaux et aux gardes-mines de 1re et de 2e classe les augmentations accordées aux conducteurs des grades correspondants.

J'ai l'honneur, monsieur le préfet, de vous adresser une ampliation de chacun des deux décrets rendus en exécution des dispositions de la loi des finances, et je vous prie de les porter à la connaissance des intéressés, qui y trouveront de nouveaux encouragements pour l'accomplissement de leurs laborieuses fonctions.

Il n'a pas été possible de comprendre dans la même mesure les conducteurs et les gardes-mines de 3e et de 4e classe. Mais par le jeu régulier des retraites qu'a établi la circulaire du 24 mai 1878, ces deux classes ne sont plus destinées à contenir que des agents encore à leur début et qui n'y doivent faire en général qu'un séjour peu prolongé. Avec un avancement plus rapide et la perspective d'une position future plus avantageuse, je ne doute pas que le recrutement du corps des conducteurs, notamment, ne devienne plus facile encore que par le passé, et que les agents qui en font partie ne redoublent d'efforts pour justifier la sollicitude et la confiance dont ils sont l'objet de la part du parlement et de l'administration.

C. de Freycinet.

II. — Conducteurs en service détaché. — Positions diverses.

1° **Service détaché.** — D'après le décret du 28 octobre 1868, qui a abrogé celui du 24 septembre 1860, sont considérés comme en service détaché, les conducteurs et gardes-mines qui sont désignés par le ministre pour être attachés aux services municipaux des villes de France ayant au moins 30,000 habitants.

Circulaire du ministre des travaux publics du 15 *octobre* 1864. — Les conducteurs ne doivent pas se charger, sans l'autorisation de l'administration supérieure, de travaux à exécuter pour le compte des départements, des communes ou des particuliers.

Circulaire du ministre des travaux publics

du 12 juillet 1877. — MM. les inspecteurs généraux doivent fournir des feuilles signalétiques sur les ingénieurs, conducteurs et gardes-mines en service détaché ou en congé illimité.

Circulaire du ministre des travaux publics du 20 avril 1878. — Les conducteurs au service de la voirie départementale sont considérés comme en service détaché.

Monsieur le préfet, mon attention a été appelée sur la situation des conducteurs des ponts et chaussées employés au service de la voirie départementale. Jusqu'à présent, ces agents n'ont été considérés comme en service détaché que lorsqu'un membre du corps des ponts et chaussées est à la tête du service. Lorsque l'agent voyer en chef n'appartient pas au corps, ils sont placés seulement dans la situation de congé illimité et ne conservent leurs droits à l'avancement et à la retraite que pendant cinq années. Ils se trouvent ainsi dans une condition moins favorable que celle de leurs collègues en service détaché, qui conservent leurs droits à l'avancement et à la retraite pendant tout le temps qu'ils sont placés dans cette situation, exactement comme s'ils étaient au service de l'administration des ponts et chaussées.

Cette inégalité de situation entre des agents qui rendent les mêmes services ne m'a pas paru devoir être maintenue, et j'ai décidé qu'à l'avenir les conducteurs employés au service de la voirie d'un département seront, quel que soit le chef de ce service, considérés comme étant en service détaché.

Circulaire du ministre des travaux publics du 10 avril 1861. — Les conducteurs ne peuvent se faire entrepreneurs ou se mettre au service d'un entrepreneur.

Les conducteurs ne peuvent devenir entrepreneurs ni concessionnaires de travaux publics sous peine d'être considérés comme démissionnaires. Ils ne doivent pas davantage se mettre, à un titre quelconque, au service d'un entrepreneur soit en France, soit à l'étranger.

2° Résidence des conducteurs. — *Circulaire du ministre des travaux publics du 10 avril 1871. — Les conducteurs et agents secondaires doivent résider au centre de leur subdivision.*

Monsieur le préfet, l'administration a eu souvent l'occasion de constater les inconvénients qui résultent de la concentration d'une grande partie du personnel secondaire des ponts et chaussées dans les villes les plus importantes de chaque département. L'attention de MM. les ingénieurs a été plusieurs fois, et notamment par la circulaire du 1[er] juin 1865, appelée sur cette question et sur la nécessité de faire résider les agents à proximité des travaux qu'ils sont chargés de surveiller.

Ces prescriptions n'ont pas été exactement observées partout et les chefs-lieux de département ou d'arrondissement continuent, dans un grand nombre de services, d'être assignés comme résidence aux conducteurs et employés secondaires, de préférence à celle des localités de moindre importance.

Ces mesures, monsieur le préfet, excitent de nombreuses réclamations et elles ont le grave inconvénient de ne point mettre les fonctionnaires et agents de l'administration des ponts et chaussées en contact permanent avec les populations et de les rendre par là même impuissants à remplir le but que chacun d'eux doit toujours se proposer.

Sans doute, ils sont institués pour veiller surtout aux intérêts généraux du pays, mais ils doivent aussi se préoccuper des intérêts locaux et chercher à leur assurer les satisfactions qu'ils réclament, dans tous les cas où ils ne sont pas en opposition avec l'intérêt public ; ils doivent se livrer à une étude constante des besoins et des ressources du pays auquel ils sont attachés, et ils ne peuvent évidemment faire cette étude que d'une manière très incomplète, s'ils résident loin des circonscriptions dont la surveillance leur est confiée.

Je ne puis donc que vous prier, monsieur le préfet, d'inviter MM. les ingénieurs de votre département à ne conserver dans leurs bureaux que le nombre d'agents strictement nécessaire pour l'expédition des affaires et à faire en sorte que les conducteurs et agents secondaires chargés d'un service actif résident le plus possible au centre de leur subdivision.

Je vous serai infiniment obligé de me faire connaître le plus promptement possible les dispositions que vous aurez prises de concert avec M. l'ingénieur en chef pour assurer l'exécution des instructions qui précèdent.

3° Retraites. — *Circulaire du ministre des travaux publics du 24 mai 1878. Retraites des sous-ingénieurs, conducteurs des ponts et chaussées et gardes-mines.*

Monsieur le préfet, aucune disposition n'a jusqu'à présent déterminé l'âge précis auquel les sous-ingénieurs, conducteurs et gardes-mines doivent être admis à faire valoir leurs droits à la retraite. La plus complète latitude est laissée à cet égard à l'administration qui, cédant à des considérations diverses, n'use que dans des cas fort rares du droit que lui confère la loi du 9 juin 1853, d'admettre à la retraite tout fonctionnaire comptant 60 ans d'âge et 30 ans de services. En fait, un nombre rela-

tivement considérable de sous-ingénieurs, conducteurs et gardes-mines, sont maintenus en fonctions longtemps encore après avoir accompli les conditions d'âge et de durée de services fixées par la loi du 9 juin 1853.

Les cadres renferment ainsi des agents qui, par suite de leur âge et des fatigues de leur longue carrière, n'ont plus toute l'activité nécessaire. Le service en souffre ; l'avancement dans le corps se fait lentement et le recrutement devient plus difficile.

Après un examen attentif et personnel de la question, le remède à cette situation m'a paru se trouver dans l'application aux sous-ingénieurs, conducteurs et gardes-mines de la règle de la limite d'âge déjà établie pour le personnel de l'administration centrale et pour les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

J'ai arrêté en conséquence les dispositions ci-après :

§ Ier. — Seront nécessairement admis à faire valoir leurs droits à la retraite :

Les conducteurs des ponts et chaussées et les gardes-mines de 3e et de 4e classe, âgés de soixante ans.

Les conducteurs et gardes-mines de 1re et de 2e classe âgés de soixante-deux ans ;

Les sous-ingénieurs des ponts et chaussées, les conducteurs et gardes-mines principaux âgés de soixante-cinq ans.

§ II. — Seront admis à faire valoir leurs droits à la retraite à dater du 1er octobre 1878 :

Les sous-ingénieurs, les conducteurs et gardes-mines de tout grade ayant atteint soixante-dix ans d'âge ;

Moitié des sous-ingénieurs, conducteurs et gardes-mines principaux, conducteurs et gardes-mines de 1re et de 2e classe ayant plus de soixante-cinq ans et moins de soixante-dix ans ;

Les conducteurs et gardes-mines de 3e et de 4e classe ayant dépassé soixante-quatre ans.

§ III. — Seront admis à la retraite :

1° A dater du 1er janvier 1879 :

Les sous-ingénieurs, les conducteurs et gardes-mines principaux, les conducteurs et gardes-mines de 1re et 2e classe ayant dépassé soixante-cinq ans ;

Les conducteurs et gardes-mines de 3e et 4e classe ayant dépassé soixante-trois ans ;

2° A dater du 1er janvier 1880,

Les sous ingénieurs, les conducteurs et gardes-mines principaux ayant dépassé soixante-cinq ans ;

Les conducteurs et gardes-mines de 1re et de 2e classe ayant dépassé soixante-quatre ans ;

Les conducteurs et gardes-mines de 3e et 4e classe ayant dépassé soixante-deux ans ;

3° A dater du 1er janvier 1881,

Les sous-ingénieurs, les conducteurs et gardes-mines principaux ayant dépassé soixante-cinq ans ;

Les conducteurs et gardes-mines de 1re et de 2e classe ayant dépassé soixante-trois ans ;

Les conducteurs et gardes-mines de 3e et de 4e classe ayant dépassé soixante et un ans.

§ IV. — A dater du 1er janvier 1882, les prescriptions énoncées au § 1er recevront leur pleine et entière exécution.

§ V. — Il ne pourra être fait d'exception aux dispositions des §§ 2 et 3 qu'en faveur des sous-ingénieurs, conducteurs et gardes-mines pour lesquels une prolongation de service aura été spécialement demandée par l'inspecteur général de la division. Cette prolongation ne pourra, dans aucun cas, excéder deux années et ne pourra être accordée que par des arrêtés individuels et motivés du ministre.

4° **Questions diverses.** — On trouvera aux mots : *Pensions civiles, tournées, frais fixes, frais de déplacement, frais de mission, congés, costume*, etc., les questions diverses pouvant intéresser les conducteurs des ponts et chaussées.

III. Admission dans le corps des conducteurs. Examens.

Depuis 1804, les conditions d'admission dans le corps des conducteurs et les programmes d'examens ont subi d'assez fréquentes variations. Nous nous contenterons d'exposer ce qui existe aujourd'hui.

Arrêté du ministre des travaux publics du 9 mars 1874, réglant les conditions d'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées.

Le ministre des travaux publics,

Vu le décret du 31 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées, et spécialement les dispositions ainsi conçues :

« Art. 35, § 1er. — Nul ne peut être nommé conducteur... s'il n'a pas été déclaré admissible à la suite d'un examen public sur les connaissances ci-après : écriture, principes de la langue française, arithmétique et logarithmes, notions d'algèbre, géométrie élémentaire, statique élémentaire, trigonométrie rectiligne, notions de géométrie descriptive, dessin graphique et lavis, lever des plans et nivellement, cubature des terrasses, pratique des travaux. »

« § 2. — Les aspirants doivent être âgés de plus de vingt et un ans et de moins de trente ans au moment de l'examen. Toutefois, les militaires porteurs d'un congé régulier et les piqueurs (*aujourd'hui agents secondaires*) qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux

ans de services, peuvent concourir jusqu'à trente-cinq ans ; »

Vu les dispositions de la loi du 24 juillet 1873, sur les emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer, et d'après lesquelles les sous-officiers ayant passé douze ans sous les drapeaux dans l'armée active, dont quatre avec le grade de sous-officier, peuvent concourir pour l'emploi de conducteur des ponts et chaussées jusqu'à trente-six ans ;

Sur la proposition du conseiller d'Etat, secrétaire général,

Arrête :

Art. 1. — Un concours a lieu tous les ans pour l'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées. Il consiste dans deux examens passés, le premier au chef-lieu de chaque département et le second dans certaines villes préalablement désignées par l'administration.

L'époque à laquelle commenceront les opérations du concours est fixée chaque année. Un avis inséré au *Journal officiel* fait connaître cette époque, ainsi que les villes désignées pour les examens du second degré.

Toutes les épreuves sont publiques.

Art. 2. — Nul n'est admis à prendre part au concours, s'il n'est Français ou naturalisé Français, et s'il n'est âgé de plus de vingt et un ans et de moins de trente ans au 1er janvier de l'année dans laquelle aura lieu le concours. Toutefois, les militaires ayant passé cinq ans sous les drapeaux dans l'armée active et les employés secondaires qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux ans de services, pourront concourir jusqu'à trente-cinq ans. La limite d'âge est portée à trente-six ans pour les sous-officiers des armée de terre et de mer remplissant les conditions énoncées à l'art. 1 de la loi du 24 juillet 1873.

Art. 3. — Les demandes d'admission au concours doivent être adressées au ministre avant le 1er janvier.

Elles seront accompagnées :

1° De l'acte de naissance du candidat ;

2° D'une note faisant connaître ses antécédents et les études auxquelles il s'est livré ; les diplômes, certificats, etc., qui auraient pu lui être délivrés, devront être joints à cette note.

Si les candidats sont déjà au service de l'administration, les demandes seront, en outre, appuyées par leurs chefs hiérarchiques ; les candidats étrangers à l'administration devront les adresser par l'intermédiaire de l'un des ingénieurs en chef du département où ils résident.

L'administration arrête la liste des candidats qui pourront se présenter au concours.

Art. 4. — Les examens tant du premier que du second degré portent sur les connaissances ci-après ; la valeur relative assignée à chacune des parties du programme, à raison de son étendue et de son importance au point de vue du service des conducteurs, est fixée comme il suit :

CONNAISSANCES EXIGÉES.

	Valeurs relatives
1° *Écriture courante, nette et très lisible.* (Les candidats devront faire une page d'écriture et un tableau ou état, tel que bordereau ou détail estimatif, etc.).....	3
2° *Principes de la langue française.* (Indépendamment d'une dictée destinée à constater qu'ils savent suffisamment l'orthographe, les candidats auront à rédiger un rapport sur une affaire de service.)...	4
3° *Arithmétique.* Numération décimale, addition, soustraction, multiplication, division, preuve de ces opérations. Nombres décimaux, fractions. Extractions des racines carrées et cubiques. Système légal des poids et mesures. Résolution de problèmes, questions d'intérêt, d'escompte, de société. Proportions et progressions..........	5
4° *Logarithmes.* Théorie des logarithmes et usage des tables..............................	2
5° *Algèbre.* Addition et soustraction des polynômes. — Multiplication et division des monômes et des polynômes. — Equations du 1er degré à une ou plusieurs inconnues. — Equations du 2e degré à une inconnue.	1
6° *Géométrie.* Préliminaires. — Égalité des triangles. — Droites perpendiculaires obliques, parallèles. — Parallélogrammes, polygones. — Lignes proportionnelles, triangles semblables. Mesure des angles. — Contact et intersection des cercles. — Tangentes et sécantes du cercle. — Polygones inscrits et circonscrits au cercle. — Aire des polygones et du cercle. Propositions relatives à la ligne droite et au plan. — Plans perpendiculaires et parallèles. — Angles dièdres et trièdres. Tétraèdres. — Pyramides. — Parallélipipèdes, prismes. — Polyèdres égaux et semblables. — Aire et volume du cône droit, du cylindre droit et de la sphère..	5
7° *Statique.* Composition et décomposition des for-	
A reporter....	20

Valeurs relatives.

Report.... 20

ces parallèles concourantes ou dirigées d'une manière quelconque dans l'espace. — Détermination des centres de gravité.

Équilibre des machines simples et composées : le levier, la poulie, le plan incliné, le treuil, les moufles et la vis, en faisant abstraction du frottement. — Rapport entre les espaces parcourus par les points d'application de la puissance et de la résistance, lorsque la machine est mise en mouvement; égalité entre le travail moteur et le travail résistant.......... 1

8° *Trigonométrie rectiligne.*

Partie orale. — Lignes trigonométriques. — Relations entre les lignes trigonométriques d'un arc. — Principales formules trigonométriques.

Usage de tables de sinus.

Relations entre les côtés et les angles d'un triangle rectangle ou d'un triangle quelconque.

Composition écrite. — Résolution des triangles. — Calcul d'un triangle donné à l'aide des logarithmes................ 2

9° *Géométrie descriptive.*

Méthode des projections.

Questions relatives à la ligne droite et au plan............................ 2

10° *Dessin graphique et lavis*.... 4

11° *Lever des plans.*

Partie orale. — Mesure des distances : chaîne d'arpenteur, stadia. — Réduction à l'horizontale des distances mesurées sur les pentes.

Mesure des angles : équerre d'arpenteur, alidade, graphomètre, boussole. — Usage et vérification des instruments.

Lever à l'équerre, à la planchette, à la boussole et au graphomètre. — Rapport et dessin des plans. — Indication des échelles adoptées dans le service des ponts et chaussées. — Copie et réduction de plans.

Tracé d'un axe sur le terrain, piquetage, alignements, courbes. — Plan parcellaire.

Opération sur le terrain. — Lever d'un plan.............................. 4

12° *Nivellement.*

Partie orale. — Niveau d'eau. — Niveau à bulle d'air. — Niveaux d'Egault et de Lenoir. — Mire à coulisse. — Mire par-

A reporter.... 33

Valeurs relatives.

Report.... 33

lante. — Usage et vérification des instruments.

Opération du nivellement. — Carnet. — Calcul des cotes de hauteur rapportées à un plan général de comparaison.

Modes de représentation du terrain adoptés dans le service des ponts et chaussées. — Dessin du profil en long, des profils en travers. — Plans cotés. — Tracé des profils sur le terrain. — Indication des points de hauteur pour les déblais et les remblais.

Niveau de pente de Chézy; son emploi pour tracer sur le terrain une ligne d'une pente déterminée.

Opération sur le terrain. — Nivellement au niveau à bulle d'air................ 4

13° *Cubature des terrasses et mouvements des terres.*

Évaluation du cube des terrassements : 1° Par la méthode dite *exacte;* 2° par les méthodes expéditives. — Usage des tables dressées par ordre de l'administration.

Règles générales pour la répartition des déblais.—Divers modes de transports. — Formules qui fixent la limite des distances entre lesquelles il convient de préférer tel ou tel mode de transport.

Détermination de la distance moyenne des transports.

Tableau du mouvement et de la répartition des déblais et des remblais....... 4

14° *Pratique des travaux.*

Partie orale. — Notions sur les qualités et les défauts des matériaux, sur leur emploi dans les maçonneries et charpentes, sur les travaux d'entretien des routes et sur la pratique des travaux en général.

Composition écrite. — Métré d'un ouvrage d'art......................... 5

15° *Pratique du service.*

Partie orale. — Règlements sur la comptabilité des conducteurs; clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs. — Règlement des cantonniers.

Aptitude spéciale et services techniques antérieurs.......................... 5

TOTAL...... 51

Les candidats possédant des connaissances plus étendues que celles du programme peuvent demander qu'elles soient constatées par les examinateurs.

Art. 5. — Afin d'arriver à une appréciation

exacte et comparative du mérite des candidats, il est attribué à chacune de leurs réponses ou des parties de leur travail une valeur numérique exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20, et qui ont respectivement les significations ci-après :

0	Néant.
1, 2	Très mal.
3, 4, 5	Mal.
6, 7, 8	Médiocrement.
9, 10, 11	Passablement.
12, 13, 14	Assez bien.
15, 16, 17	Bien.
18, 19	Très bien.
20	Parfaitement.

Une moyenne est établie d'après ces chiffres pour chaque partie du programme; chacune de ces moyennes est multipliée par les nombres ou coefficients exprimant leur valeur relative, et la somme des produits donne le nombre total de points ou degrés obtenu pour l'ensemble des épreuves.

Art. 6. — Les examens du premier degré comprennent toutes les compositions écrites, le dessin et le lavis, ainsi que les opérations sur le terrain.

Ils s'ouvrent simultanément dans tous les départements au jour et suivant l'ordre fixés par l'administration.

La commission chargée, dans chaque département, des examens du premier degré, est composée d'un ingénieur en chef, président, et de deux ingénieurs ordinaires désignés par le ministre; ils sont pris parmi les ingénieurs attachés aux différents services du département.

Les sujets des compositions écrites sont les mêmes pour toute la France; ils sont envoyés par l'administration au président de chaque commission, sous enveloppes cachetées, qui sont ouvertes en présence des candidats au moment fixé pour chaque épreuve.

L'examen de chaque candidat fait l'objet d'un procès-verbal détaillé indiquant les questions posées sur les diverses parties du programme et la manière dont elles ont été résolues.

Les pièces d'écriture, la dictée, la rédaction, le calcul d'un triangle, le dessin, le lavis et le métré d'un ouvrage d'art sont joints au procès-verbal.

Les procès-verbaux, accompagnés de ces pièces, sont transmis au ministre avec un rapport sur l'ensemble des examens, et dans lequel les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le nombre de points qu'ils ont obtenu.

Le ministre arrête, sur le vu des procès-verbaux, la liste des candidats admis à passer l'examen du second degré.

Nul ne peut être porté sur cette liste s'il n'a obtenu au moins : 1° les trois cinquièmes du maximum pour chacun des articles 1, 2, 3, 6, 10, 11 et 12 du programme et pour les autres articles réunis; 2° les trois quarts de ce même maximum pour l'ensemble de son examen.

Art. 7. — L'examen du second degré est exclusivement oral.

La commission chargée des examens du second degré est composée d'un ingénieur en chef, président, et de deux ingénieurs ordinaires désignés par le ministre. Elle se transporte successivement dans les différentes villes désignées comme centres d'examen, en suivant l'itinéraire fixé par l'administration.

Le ministre communique à la commission les procès-verbaux des examens du premier degré et les compositions écrites des candidats admis à l'examen du second degré.

La commission s'approprie les épreuves écrites et, après les avoir comparées entre elles, apprécie la valeur numérique qu'il y a lieu d'attribuer à chacune d'elles.

Lorsque les opérations de l'examen du second degré sont complètement terminées, la commission dresse et remet au ministre, en y joignant toutes les pièces du premier examen, une liste sur laquelle les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le résultat du concours pour toute la France. Le président y joint un rapport général sur l'ensemble du concours.

Nul ne pourra être inscrit sur la liste de classement définitif, s'il n'a obtenu le nombre minimum de points fixé pour l'ensemble de l'examen au § 9 de l'art. 6.

Art. 8. — Le nombre des admissions est fixé chaque année d'après le nombre prévu des vacances et les besoins présumés du service.

Art. 9. — L'admissibilité des candidats à l'emploi de conducteur est prononcée par le ministre, d'après la liste de classement arrêtée par la commission des examens du second degré.

Cette déclaration d'admissibilité ne confère aux candidats aucun droit à une nomination immédiate; elle les met seulement en position d'être désignés, à l'exclusion de tous autres candidats, pour les emplois disponibles, soit dans le département où ils résident, soit dans tout autre département. L'administration se réserve d'ailleurs la faculté de tenir compte, pour ces désignations, des convenances et des nécessités du service plutôt que du rang occupé par les candidats sur la liste d'admissibilité; dans ce cas, les candidats appelés hors tour à remplir les fonctions de conducteur ne sont nommés à ce grade qu'après ceux qui les précèdent sur la liste et ils prennent rang sur le tableau d'ancienneté d'après le numéro de classement qu'ils ont obtenu dans le concours.

L'administration pourra également soumettre à un stage, avant de les nommer conduc-

teurs, les candidats admissibles qui n'auraient pas justifié d'une pratique suffisante du service. Ils recevront, pendant la durée de ce stage, qui ne pourra dans aucun cas dépasser une année, le traitement d'agent secondaire de première classe ; ils seront nommés au grade de conducteur sur la proposition de l'ingénieur en chef du service et l'avis de l'inspecteur général de la division.

Circulaire du ministre des travaux publics du 14 mars 1874; commentaire de l'arrêté précédent.

Monsieur le préfet, l'admission à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées a lieu depuis 1847 à la suite d'examens passés au chef-lieu de chaque département. Le nombre des candidats déclarés admissibles s'est élevé rapidement et, dès 1863, il était hors de proportion avec les besoins du service. Les examens, qui avaient d'abord été annuels, devinrent bisannuels à partir de cette époque et il n'a même pas été possible d'en faire depuis 1869.

Préoccupée de cette situation, l'administration a cherché un système qui permît de faire comme autrefois des examens chaque année, et elle s'est demandé s'il ne conviendrait pas à cet effet de substituer aux examens actuels, confiés à quatre-vingt-neuf commissions sans rapport entre elles, un concours unique à la suite duquel pût être arrêtée une liste de présentation comprenant le nombre de candidats jugé nécessaire d'après le nombre prévu des vacances et les besoins du service.

La question, mise à l'étude en 1870, était restée sans solution par suite des événements; l'examen en a été repris au commencement de l'année dernière et la grande majorité des ingénieurs en chef s'est prononcée pour l'adoption du mode de concours avec examen à deux degrés.

J'ai l'honneur, monsieur le préfet, de vous transmettre ci-joint un exemplaire de l'arrêté par lequel j'ai réglé les conditions d'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées d'après le nouveau système.

Les dispositions de cet arrêté seront mises à exécution dès cette année, et j'ai fixé *au lundi 11 mai* la date à laquelle commenceront les examens du premier degré. MM. les ingénieurs en chef devront m'adresser, *avant le 15 avril*, les demandes des candidats, avec les pièces indiquées à l'art. 3 de l'arrêté. Toute demande d'admission qui parviendrait au ministère après cette époque serait rigoureusement rejetée. Je crois devoir rappeler que nul ne peut être admis au concours s'il n'est âgé de vingt et un ans accomplis ou de moins de trente ans au 1er janvier 1874. Les militaires porteurs d'un congé obtenu après le temps de service exigé par la loi, et les employés secondaires qui, à trente ans, comptaient plus de deux ans de services, seront admis à concourir jusqu'à trente-cinq ans. D'après la loi du 24 juillet 1873 sur les emplois réservés aux anciens militaires, la limite d'âge est portée de trente-cinq à trente-six ans pour les sous-officiers ayant passé douze ans sous les drapeaux, dont quatre avec le grade de sous-officier.

Je recommande d'une manière toute particulière à MM. les ingénieurs de ne présenter pour l'admission au concours que des candidats offrant des garanties sérieuses au point de vue de la conduite et de la moralité. MM. les présidents des commissions d'examens devront, en outre, se montrer sévères dans l'appréciation du mérite des candidats.

Je vous ferai connaître ultérieurement l'époque des examens du second degré et la ville dans laquelle ils auront lieu pour les candidats domiciliés dans votre département.

Arrêté du ministre des travaux publics du 8 décembre 1876, modifiant les conditions d'admission dans le corps des conducteurs.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté du 9 mars 1874, fixant de nouvelles conditions d'admission à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées;

Sur la proposition du conseiller d'État, secrétaire général,

Arrête :

Art. 1. — La note applicable à l'aptitude spéciale et aux services techniques antérieurs des candidats est retranchée de l'art. 4 de l'arrêté du 9 mars 1874.

En conséquence, le paragraphe 15 de cet article est modifié comme il suit :

« 15° PRATIQUE DU SERVICE. — *Partie orale.* — Règlement sur la comptabilité des conducteurs; clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs; règlement des cantonniers : Valeur relative, 5. »

Art. 2. — La disposition suivante est ajoutée à l'art. 5 du même arrêté.

« Il sera donné aux candidats appartenant, soit à l'administration des travaux publics, soit aux services détachés, une note sur leur aptitude et leurs services antérieurs. Il sera tenu compte de cette note dans le calcul du nombre total des points, mais seulement lorsqu'elle sera supérieure à 13. Dans ce cas, on ajoutera au candidat le nombre de points excédant 13, après l'avoir multiplié par le coefficient 5. »

Art. 3. — Le dernier paragraphe de l'art. 6 du même arrêté est modifié ainsi qu'il suit :

« Nul ne peut être porté sur cette liste, s'il n'a obtenu au moins : 1° la moitié du maximum pour chacun des art. 1, 2, 3, 6, 10, 11 et 12 du programme et pour les autres articles réunis; 2° les deux tiers de ce même maximum pour l'ensemble de son examen. »

Circulaire du ministre des travaux publics du 15 décembre 1876; commentaire de l'arrêté précédent.

Il a paru, à la suite de l'expérience des trois dernières années, qu'il y avait lieu d'apporter quelques modifications au programme; j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un arrêté que je viens de prendre à cet effet et je vous prie de donner toute la publicité possible à cet arrêté.

La principale modification consiste dans l'abaissement du minimum obligatoire, et j'ai pensé que la mesure abaissant ce minimum pouvait, en présence du grand nombre de vacances existant actuellement dans les cadres des conducteurs, être appliquée aux opérations du concours de 1876; en conséquence, les candidats qui, à la suite de ce concours, ont obtenu le minimum tel qu'il est déterminé par le nouvel arrêté, vont être déclarés admissibles à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées. Il est bien entendu, d'ailleurs, que ces candidats devront se tenir prêts à recevoir immédiatement telle destination que l'administration croira devoir leur assigner, d'après les besoins du service.

Décret du 21 janvier 1878; circulaire du ministre des travaux publics du 23 janvier 1878; modifications de la limite d'âge.

Monsieur le préfet, aux termes de l'art. 35, § 2 du décret du 13 octobre 1851, les candidats au grade de conducteur ne peuvent se présenter aux examens avant l'âge de vingt et un ans. D'un autre côté, tous les Français doivent, à l'âge de vingt ans, satisfaire à la loi militaire qui les retient sous les drapeaux, les uns pendant un an, les autres pendant cinq ans. Les agents secondaires des ponts et chaussées ne peuvent donc se présenter à l'examen de conducteur avant leur incorporation dans l'armée active, et un certain nombre d'entre eux renoncent à reprendre, à leur libération du service militaire, des études qu'ils ont dû forcément interrompre.

Il a paru possible de remédier à cet inconvénient très préjudiciable au recrutement du corps des conducteurs des ponts et chaussées, en abaissant la limite d'âge, et j'ai l'honneur de vous adresser un exemplaire d'un décret, en date du 21 janvier, qui fixe à dix-huit ans l'âge exigé des aspirants à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées. L'art. 2 de ce décret porte que les candidats déclarés admissibles ne pourront être nommés conducteurs que lorsqu'ils auront satisfait aux obligations imposées par la loi militaire.

Le président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1. — Les dispositions du deuxième paragraphe de l'art. 35 du décret du 13 octobre 1851 sont modifiées ainsi qu'il suit :

« Les aspirants doivent être âgés de plus de dix-huit ans et de moins de trente ans au 1er janvier de l'année dans laquelle aura lieu le concours. Toutefois, les militaires ayant passé cinq ans sous les drapeaux dans l'armée active, et les agents secondaires qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux ans de services, peuvent concourir jusqu'à trente-cinq ans. »

Art. 2. — Les candidats que le ministre aura déclarés admissibles à la suite du concours ne peuvent être nommés conducteurs que lorsqu'ils ont l'âge de vingt et un ans révolus, et qu'ils ont satisfait aux obligations imposées par la loi militaire.

Les candidats qui seront déjà entrés dans l'administration des ponts et chaussées comme agents secondaires seront élevés immédiatement à la première classe de ce grade.

Les autres candidats admissibles qui demanderaient à entrer dans l'administration avant l'âge de vingt et un ans, seront appelés aux premiers emplois vacants d'agents secondaires et élevés à la première classe.

Le ministre peut, lorsque les candidats déclarés admissibles sortent du service militaire, les soumettre à un stage qui ne doit pas dépasser un an.

IV. Admission des conducteurs dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

Observations générales. — Jusqu'en 1850, le corps des ingénieurs des ponts et chaussées a été un corps fermé, se recrutant exclusivement parmi les élèves de l'école polytechnique admis à l'école des ponts et chaussées. — En 1850, une loi a décidé que les conducteurs des ponts et chaussées concourraient à l'avenir au recrutement du corps des ingénieurs dans une certaine proportion et sous certaines conditions d'âge et de capacité.

Le premier programme d'examen était trop chargé et embrassait, surtout comme théorie, des matières trop étendues; il a été depuis notablement réduit. L'examen a été scindé en plusieurs années, ce qui l'a rendu beaucoup plus facile; quelques conducteurs l'ont abordé avec succès.

Il nous semble que, comme programme, on est arrivé à la limite extrême des concessions; les candidats eux-mêmes ne peuvent vouloir qu'on aille plus loin, car ils doivent, par une ambition légitime, désirer avant tout de se hausser jusqu'au corps des ingénieurs et non de le voir descendre jusqu'à eux. — C'est par l'élévation et non par l'abaissement du niveau général que l'égalité est un progrès.

Demander la possibilité pour les conducteurs de devenir ingénieurs était fort légitime;

satisfaction a été donnée à cette demande et les mesures adoptées doivent entraîner, suivant nous, d'excellents résultats. Le nombre des conducteurs zélés, dévoués à leur service et à leurs chefs, animés d'une louable ambition, honnêtes et instruits, est assez considérable pour qu'ils fournissent au cadre des ingénieurs un excellent appoint.

Nous avons contribué à leur rendre la transition facile en publiant notre *Manuel de l'ingénieur des ponts et chaussées*, qui a pris des proportions beaucoup plus considérables que celles que nous avions prévues à l'origine, lorsque nous avons commencé cet ouvrage il y a bientôt dix ans, dans le seul but de mettre aux mains des conducteurs un instrument de travail.

Presque tous les conducteurs, qui sont devenus ingénieurs, nous ont adressé des remerciements et nous ont attribué une part de leur succès; leur reconnaissance a été pour nous la seule récompense d'une longue tâche qui n'a pas été sans fatigue; elle nous prouve que nous avons rendu service et c'était notre seul but.

Loi des 2 juillet, 20 et 30 novembre 1850. — *Admission des conducteurs des ponts et chaussées dans le corps des ingénieurs.*

Art. 1. — A l'avenir, le corps des ingénieurs des ponts et chaussées se recrutera en partie parmi les conducteurs embrigadés des ponts et chaussées.

Art. 2 — L'admission des conducteurs dans le corps des ingénieurs a lieu à la suite de concours et d'examens publics. Nul n'est admis à concourir s'il n'a dix ans de service effectif à partir de sa nomination au grade de conducteur auxiliaire.

Art. 3. — Le sixième des sujets nouveaux à admettre, chaque année, au grade d'ingénieur sera pris parmi les conducteurs embrigadés ayant satisfait aux conditions du concours.

A défaut de conducteurs reconnus admissibles, les vacances seront attribuées aux élèves de l'école des ponts et chaussées.

Art. 4. — La liste des conducteurs admis à concourir sera arrêtée, chaque année, par une commission composée des inspecteurs divisionnaires, d'après la comparaison des titres des candidats, et le résultat d'un examen préparatoire subi par eux au chef-lieu du département dans lequel ils résident.

Art. 5. — Le concours a lieu à Paris devant une commission désignée par le ministre.

Le classement des candidats admissibles sera fait, par ordre de mérite, d'après le résultat des épreuves qu'ils auront subies.

Art. 6. — La composition des commissions et les matières de l'examen et du concours seront déterminées par un règlement d'administration publique.

Art. 7. — Sont abrogées toutes les dispositions des lois, décrets et ordonnances antérieurs, en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi.

Décret du 12 décembre 1877. — Arrêté ministériel joint au décret; circulaire du ministre des travaux publics du 31 décembre 1877.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous transmettre ampliation d'un décret du 12 décembre 1877, qui modifie le règlement d'administration publique du 7 mars 1868, rendu en exécution de la loi du 30 mars 1850, relative à l'admission des conducteurs des ponts et chaussées dans le corps des ingénieurs.

Ce décret a été préparé par une commission spéciale à la suite d'une étude longue et approfondie des différentes questions que peut soulever l'application de la loi du 30 novembre 1850. Il a été ensuite soumis à l'examen du conseil d'Etat, qui en a adopté les dispositions. Je vais indiquer sommairement, monsieur le préfet, les points sur lesquels il diffère du règlement de 1868.

Les art. 1, 2 et 3 sont maintenus sans changements.

L'art. 4 désigne spécialement l'inspecteur général de la division pour présider les commissions chargées des examens préparatoires, lesquels continueront d'être passés au chef-lieu du département.

Il n'est rien changé aux §§ 1, 2, 3 et 4 de l'art. 5. D'après les §§ 6 et 7, les candidats, au lieu d'être interrogés, comme sous le régime du décret de 1868, sur la pratique qu'ils ont acquise dans la partie administrative et dans la partie technique du service, seront exclusivement interrogés sur la partie administrative, et le rapport qu'ils auront à rédiger portera sur une affaire du service et non plus, comme autrefois, sur une question administrative ou contentieuse.

L'art. 6, ainsi que les §§ 1 et 2 du décret de 1868, sont intégralement reproduits dans le nouveau règlement, mais une importante modification est apportée au troisième paragraphe.

Jusqu'à présent, les candidats devaient, pour être admis aux épreuves définitives, avoir obtenu, pour chacune des parties de l'examen préparatoire, la moitié du nombre de points ou degrés qu'il comporte, et, pour l'ensemble des épreuves, les deux tiers du maximum. Ce dernier chiffre a paru trop élevé et, par le troisième paragraphe du nouvel art. 7, il est abaissé aux trois cinquièmes du maximum.

L'expérience a montré que la part la plus large possible devait être faite à la pratique dans l'appréciation des titres des conducteurs qui aspirent au grade d'ingénieur; c'est dans

cet ordre d'idées qu'a été rédigé le nouvel art. 8 du règlement.

D'après l'art. 11 du décret de 1868, le concours, formant la seconde partie des épreuves imposées aux conducteurs pour l'obtention du grade d'ingénieur, s'ouvre à Paris le 1er juin de l'année qui suit la déclaration d'admission aux épreuves définitives. Il comprend deux examens subis à un an de distance, sauf le cas où le candidat demande à les passer dans le cours de la même année.

La commission a pensé qu'on donnerait aux candidats de plus grandes facilités, sans nuire au service, en leur accordant, lorsqu'ils en feraient la demande, des délais plus longs, soit entre l'admission au concours et la première épreuve définitive, soit entre cette épreuve et la seconde. Cette opinion a été adoptée et le nouvel art. 11 renferme une disposition qui permettra à l'administration d'augmenter chacun de ces délais d'un an ou même davantage, en laissant d'ailleurs aux candidats la faculté dont ils jouissent actuellement de passer les deux épreuves définitives dans le cours de la même année.

Le concours, tel qu'il était réglé par l'art. 13 du décret de 1868, comprenait des questions orales ne portant pas sur moins de douze matières différentes, ainsi que la rédaction de quatre avant-projets. La partie orale, quoique répartie sur les deux examens qui composent le concours, exigeait des candidats un effort considérable de mémoire.

Dans le système établi par le nouvel art. 13, on a retranché du programme de l'examen oral définitif, les questions purement théoriques ainsi que les matières qui doivent être traitées sous la forme d'avant-projets.

La première épreuve du concours ne comprendra plus que des questions orales sur la mécanique, les machines, l'hydraulique, le droit administratif, et sur deux sujets appartenant déjà au programme de l'examen préparatoire : l'exécution des travaux et la pratique du service.

La deuxième épreuve consistera exclusivement dans la rédaction de quatre avant-projets, dont les canditats seront appelés à justifier verbalement les dispositions. Les candidats auront donc à soutenir une véritable thèse leur présentant cet avantage de porter sur un objet déterminé qu'ils auront pu étudier avec une entière maturité. L'administration espère, de son côté, trouver dans ce système plus de garanties d'une solide instruction professionnelle de la part des conducteurs qui aspirent à devenir ingénieurs.

L'art. 13 dispose en outre que le programme détaillé des connaissances qui font l'objet de la première épreuve du concours sera arrêté par le ministre. La commission spéciale chargée d'élaborer le nouveau règlement a également rédigé ce programme qui a reçu l'approbation ministérielle, et je vous en adresse ci-joint un exemplaire.

L'art. 14 du nouveau règlement détermine les coefficients affectés à chacune des parties du concours.

Le premier paragraphe de l'art. 15 fixe le nombre minimum de points que les candidats devront obtenir pour être déclarés admissibles au grade d'ingénieur.

Il contient en outre une disposition qui sera particulièrement favorable aux concurrents. Actuellement, le candidat qui échoue à la deuxième épreuve définitive est obligé, s'il se présente de nouveau pour le grade d'ingénieur, de recommencer le concours entier. Cette obligation a paru rigoureuse, et dorénavant le résultat de la première épreuve définitive restera acquis dans tous les cas aux candidats. Ceux qui viendront à échouer à la deuxième épreuve pourront la recommencer sans avoir à passer de nouveau les autres parties de l'examen.

Telles sont, monsieur le préfet, les modifications apportées au décret du 7 mars 1868 qui est et demeure abrogé. Ces modifications auront pour effet de diminuer les difficultés que les conducteurs ont rencontrées jusqu'ici pour s'élever au grade d'ingénieur, tout en laissant subsister les garanties de capacité que, dans l'intérêt du service public, l'administration doit demander aux conducteurs avant de les admettre dans le corps des ingénieurs.

Décret du 12 décembre 1877, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 30 novembre 1850, relative à l'admission des conducteurs des ponts et chaussées dans le corps des ingénieurs.

Le président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 30 novembre 1850, concernant l'admission des conducteurs dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées;

Vu le règlement d'administration publique, du 7 mars 1868, rendu en exécution de cette loi,

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

TITRE Ier. — Dispositions générales.

Art. 1. — Aucun conducteur des ponts et chaussées ne sera admis à concourir pour le grade d'ingénieur s'il n'est Français ou naturalisé Français et s'il ne satisfait aux conditions exigées par l'art. 2 de la loi du 30 novembre 1850.

Art. 2. — Dans le calcul du nombre des places d'ingénieur des ponts et chaussées à attribuer chaque année aux conducteurs qui

auront satisfait aux conditions du concours, les fractions au-dessous d'un demi seront négligées; les fractions supérieures donneront lieu à une nomination de plus en faveur des conducteurs.

TITRE II. — Admission au concours.

Art. 3. — Les conducteurs qui désireront prendre part au concours devront en faire la demande avant le 1er février de l'année où ils auront l'intention de s'y présenter.

Cette demande sera adressée au ministre par l'intermédiaire et avec un avis motivé de l'ingénieur en chef du service auquel le conducteur est attaché, et du préfet du département où il a sa résidence; elle devra être parvenue au ministère avant le 1er mars.

Elle sera communiquée à l'inspecteur général de la division, avant son départ pour sa tournée annuelle, avec le relevé des notes qui auront été données au candidat depuis son entrée en fonctions.

L'époque des examens préparatoires sera réglée de manière à correspondre à celle de la tournée d'inspection.

Art. 4. — Les examens préparatoires auront lieu au chef-lieu de chaque département, devant une commission composée de l'inspecteur général de la division, président, et de deux membres nommés par le ministre.

Art. 5. — L'examen préparatoire portera sur les connaissances ci-après, dont le programme détaillé sera arrêté par le ministre :

Application de la géométrie descriptive à la coupe des pierres et à la charpente;

Notions de physique, de chimie et de géologie:

Notions relatives à l'exécution des travaux.

Il sera fait, en outre, aux candidats des questions ayant pour objet de constater, d'une manière générale, la pratique qu'ils auront acquise dans la partie administrative du service. Ils remettront à la commission les rapports de quelque importance qu'ils auraient eu à présenter, les projets qu'ils auraient rédigés et les dessins exécutés par eux, le tout certifié par les ingénieurs.

Enfin, ils rédigeront sous les yeux de la commission un rapport sur une affaire de service; ce rapport sera annexé au procès-verbal de l'examen.

Art. 6. — Les diverses parties de l'examen seront respectivement comptées pour les valeurs ci-après :

Géométrie descriptive		3
Physique	1	3
Chimie	1	
Géologie	1	
Exécution des travaux		4
Pratique acquise dans le service		4
Rapport		4
Total		18

Art. 7. — Afin d'arriver à une appréciation exacte du mérite des candidats, on attribuera à chacune de leurs réponses ou des parties de leur travail une valeur numérique exprimée par les chiffres variant de 0 à 20.

On établira, d'après les chiffres qui auront été donnés pour les diverses questions, une moyenne pour chacune des parties du programme; on multipliera chacune de ces moyennes, ainsi que les chiffres attribués aux autres parties du concours, par les nombres ou coefficients qui expriment leur valeur relative (art. 6), et, en faisant la somme des produits, on aura le nombre total des points ou degrés obtenus pour l'ensemble des épreuves.

Nul ne pourra être déclaré admissible s'il n'a obtenu, pour chacune des parties de l'examen, la moitié du nombre maximun de points ou degrés qu'il comporte, et, pour l'ensemble de l'examen, les trois cinquièmes du maximum.

Art. 8. — Les inspecteurs généraux de 2e classe, réunis en comité, arrêteront la liste des conducteurs admis au concours, en prenant en considération :

1° Les résultats des examens préparatoires, constatés par les procès-verbaux des commissions d'examen;

2° La moralité des concurrents, leur conduite, leurs services antérieurs, notamment en ce qui concerne l'étude des projets et l'exécution des travaux, et l'ensemble des titres de toute nature qu'ils auraient à faire valoir. Le chiffre qui traduira cette appréciation sera affecté du coefficient 9; le maximum étant de 20, comme il est dit ci-dessus, le minimum obligatoire est fixé aux trois quarts de ce maximum, soit à 15.

La liste des candidats admis à concourir pourra contenir six fois autant de noms qu'il y aura, pour l'année, de nominations à parmi les conducteurs, sans dépasser toutefois le nombre de 20.

Art. 9. — Les candidats non admis au concours qui auront obtenu le minimum de points exigé pour la déclaration d'admissibilité pourront, sans avoir à subir de nouveau l'examen préparatoire, concourir avec les candidats de l'année suivante pour former la nouvelle liste d'admission au concours, et ils prendront rang sur cette liste d'après le chiffre obtenu par eux.

Art. 10. — Les conducteurs appelés, soit à l'examen préparatoire, soit au concours, recevront des frais de voyage et de séjour calculés d'après le tarif en vigueur. Ils seront considérés comme étant en activité de service et continueront, à ce titre, de toucher le traitement intégral de leur emploi.

TITRE III. — CONCOURS ET CLASSEMENT DES CANDIDATS.

Art. 11. — Le concours s'ouvrira, à Paris, le 1er juin de l'année qui suivra la déclaration d'admission aux épreuves définitives ; toutefois, un délai d'un an pourra être accordé aux candidats qui en feront la demande. Ce délai pourra être renouvelé.

Le concours comprendra deux épreuves séparées par un intervalle d'un an, qui pourra être prolongé sur la demande du candidat. Néanmoins les candidats pourront, sur leur demande, être admis à subir les deux épreuves dans le cours de la même année.

La commission d'examen sera composée d'un inspecteur général de 1re classe, président, et de six membres.

Elle sera nommée par le ministre. Les inspecteurs généraux de 2e classe chargés d'un service d'inspection, les ingénieurs qui auraient participé aux examens préparatoires et ceux qui auraient sous leurs ordres un ou plusieurs des candidats, ne pourront faire partie de la commission.

Art. 12. — Les candidats seront réunis pendant la durée du concours dans un local où ils seront soumis à une règle uniforme et où les ouvrages dont ils pourraient avoir besoin seront mis à leur disposition.

L'administration prendra les mesures d'ordre nécessaires pour assurer la sincérité du concours, en isolant les concurrents de toute assistance étrangère pendant le temps consacré à la rédaction des avant-projets et des notes et des mémoires dont ils seront accompagnés.

En cas de fraude constatée à cet égard, le candidat qui s'en serait rendu coupable sera exclu du concours par la commission, et ne pourra plus être admis à concourir ultérieurement.

Art. 13. — Les épreuves dont se composera le concours seront partagées comme il suit :

Première épreuve. — Questions orales sur la mécanique, les machines, l'hydraulique, le droit administratif, l'exécution des travaux et la pratique du service.

Deuxième épreuve. — Rédaction de quatre avant-projets désignés par la commission d'examen parmi les quatre groupes ci-après :

Avant-projet de route ou de chemin de fer :

Avant-projet de pont en maçonnerie ou en charpente, ou d'un pont métallique ;

Avant-projet relatif à l'amélioration d'une rivière ou à l'établissement d'un canal ;

Avant-projet d'irrigation ou de dessèchement, ou d'un travail se rattachant à l'établissement d'un port maritime.

Le programme détaillé des connaissances qui font l'objet de la première épreuve sera arrêté par le ministre.

Les avant-projets, rédigés dans une forme sommaire, se composeront de dessins, plans, coupes, élévations et profils consistant en de simples croquis dessinés à l'échelle, cotés et accompagnés d'un mémoire explicatif, d'un détail estimatif et d'un devis sommaire.

Les examinateurs désigneront la partie de l'un de ces avant-projets dont les candidats devront donner les dispositions et les dessins de détail.

Les candidats seront, en outre, appelés à justifier verbalement les dispositions de leurs avant-projets et à répondre aux questions qui leur seront posées à ce sujet par les examinateurs. Il sera tenu compte de la manière dont ils répondront à ces questions dans la fixation de la note qui leur sera donnée pour chaque avant-projet.

Indépendamment de l'appréciation qui sera faite des mémoires comme partie intégrante des projets, les mémoires seront appréciés séparément sous le rapport du mérite de la rédaction, et formeront ensemble, à ce point de vue, un des objets du concours.

Art. 14. — Les diverses parties du concours seront groupées conformément au tableau ci-après et évaluées au moyen des coefficients qui y sont indiqués :

Première épreuve.

Mécanique	1	5
Machines	2	
Hydraulique	2	
Droit administratif		4
Exécution des travaux		4
Pratique du service		4
Total		17

Deuxième épreuve.

Avant-projet de route ou de chemin de fer	4	8
Avant-projet de pont	4	
Avant-projet de navigation, rivière ou canal	4	6
Avant-projet de dessèchement, d'irrigation ou de port	2	
Notes explicatives considérées au point de vue de la rédaction		6
Total		20

L'appréciation du mérite relatif des candidats sera faite suivant le mode adopté pour l'examen préparatoire.

Indépendamment du résultat des deux épreuves du concours, il sera tenu compte, dans le classement définitif, des services antérieurs des candidats. Le chiffre d'évaluation de ces services, après avoir été arrêté de nouveau par la commission, sera affecté d'un

coefficient égal à la moitié de la somme des coefficients indiqués pour les deux épreuves définitives.

Art. 15. — Nul ne pourra être reconnu admissible s'il n'a obtenu, pour chacun des groupes de connaissances ou de travaux indiqués à l'art. 14, la moitié du nombre maximum de points ou degrés qu'il comporte; pour chacune des deux épreuves, les trois cinquièmes, et, pour l'ensemble des deux épreuves, les deux tiers de ce maximum.

Les concurrents qui, à la suite d'une des épreuves, se trouveraient dans le cas d'inadmissibilité, ne prendront pas part aux autres opérations du concours. Toutefois, ceux qui auraient réussi dans la première épreuve et échoué dans la deuxième, pourront être admis à se présenter de nouveau à cette dernière épreuve, sans avoir à recommencer la précédente, dont le résultat leur restera acquis.

La commission d'examen dressera, d'après les divers éléments indiqués aux articles qui précèdent, la liste, par ordre de mérite, des candidats présentés pour le grade d'ingénieur.

La liste de présentation pourra contenir seulement trois fois autant de noms qu'il y aura pour l'année de nominations d'ingénieurs à faire parmi les conducteurs.

Les candidats portés sur cette liste, qui ne seront pas promus au grade d'ingénieur, pourront être immédiatement nommés sous-ingénieurs.

Art. 16. — Tous les candidats qui auront obtenu les minima indiqués dans l'art. 15, pourront, sans avoir à subir de nouveaux examens, concourir avec les admissibles des années suivantes pour former les nouvelles listes de présentation au grade d'ingénieur, et prendront rang sur ces listes d'après le nombre de points obtenus par eux dans le premier concours.

Art. 17. — Le règlement d'administration publique, en date du 7 mars 1868, est et demeure abrogé.

Art. 18. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Programme des connaissances exigées des conducteurs des ponts et chaussées qui se présenteront au concours pour l'admission au grade d'ingénieur ordinaire, conformément à la loi du 30 novembre 1850.

1° Examen préparatoire.

§ 1er. — Application de la géométrie descriptive.

1. *Coupe des pierres.* Principales formes des murs et des voûtes. — Taille de la pierre par équarrissement, par panneaux. — Tracé et vérification des épures d'exécution.

Appareil des murs en aile, des avant-becs et des couronnements des piles de pont.

Appareil des berceaux droits, en talus, légèrement biais ; des berceaux en descente. — Appareil hélicoïdal des arches biaises. — Appareil des voûtes à intrados gauche; des voûtes sphériques. — Pénétration des voûtes.

2. *Charpente.* — Composition d'un pan de bois, d'un comble, d'un escalier, de la ferme d'un cintre ou d'un pont. — Divers modes d'assemblage, d'enture et de liaison, suivant la nature des efforts que supportent les pièces.

Tracé et vérification des épures d'exécution.

§ 2. — Notions de physique.

1. *Object de la physique.* — Propriétés générales des corps. — Mesure de l'étendue, du temps et de la vitesse.

Lois de la pesanteur. — Mesures des poids et des forces, balances, dynamomètres. — Poids spécifique des solides et des liquides. — Elasticité et compressibilité des solides.

2. *Hydrostatique.* — Pression des liquides — Vases communiquants, presse hydraulique — Principe d'Archimède, aréomètres. — Notions sur les phénomènes capillaires.

Pression des gaz. — Baromètres; mesure des hauteurs. — Loi de Mariotte. — Machine pneumatique et de compression ; pompes ; siphon ; gazomètre — Poids spécifique des gaz.

3. *Chaleur.* — Thermomètres. — Dilatation des solides, des liquides et des gaz.

Sources de chaleur. — Emission et propagation de la chaleur rayonnante. — Unité de chaleur ; chaleurs spécifiques. — Conductibilité. — Réchauffement et refroidissement.

Changement d'état des corps. — Tension et densités des vapeurs. — Chaleur latente.

Notions élémentaires sur l'équivalent mécanique de la chaleur.

Evaporation ; hygrométrie. — Vents, anémomètre. — Pluie; udomètre.

4. *Notions sur le magnétisme, l'électricité et l'électro-magnétisme.* — Aimants naturels et artificiels. — Magnétisme terrestre. — Aiguille aimantée ; boussole.

Machine électrique. — Electrophore. — Bouteille de Leyde. — Electricité atmosphérique ; effets de la foudre ; paratonnerre.

Pile voltaïque. — Effets physiques et chimiques des courants. — Action réciproque des courants et des aimants. — Multiplicateur. — Electro-aimants. — Principes de la télégraphie électrique.

5. *Notions sur la production et la propagation du son.*

6. ***Notions sur la production et la propagation de la lumière.*** — Photométrie. — Lois de la réflexion et de la réfraction simple ; miroirs et lentilles. — Dispersion des couleurs ; achromatisme.

Besicles, loupes, microscopes. — Lunette de Galilée ; lunette astronomique ; lunette terrestre. — Principes des appareils lenticulaires des phares.

§ 3. — Notions de chimie.

1. *Objet de la chimie.* — Corps simples et composés. — Différents états des corps. — Force d'agrégation et de cohésion. — Affinité chimique. — Lois des proportions multiples. — Equivalents.

Nomenclature chimique : acides, bases, sels. — Division des corps simples en métaux et en corps non métalliques ou métalloïdes.

2. ***Métalloïdes.*** — Oxygène, hydrogène, azote, soufre, chlore, iode, phosphore, arsenic, carbone, bore, silicium. Etat naturel, préparation, propriétés physiques, caractères distinctifs. — Usages industriels.

Air atmosphérique. — Principales combinaisons de l'oxygène et de l'hydrogène avec les autres métalloïdes et de ces métalloïdes entre eux (1).

Qualités et essais des eaux. — Principes d'hydrotimétrie.

3. ***Métaux.*** — Leur classification. — Métaux alcalins et terreux ; métaux usuels ; aluminium, manganèse, fer, chrome, zinc, étain, plomb, cuivre, mercure, argent, or, platine. — Etat naturel, caractères distinctifs. — Usages industriels.

Notions sur la fabrication des fers, fontes et aciers.

Combinaison des métaux entre eux et alliages utiles à l'industrie.

Action de l'oxygène sur les métaux.

Sels neutres, acides, basiques. — Cristallisation, fusion, solubilité des sels. — Action des sels les uns sur les autres ; lois de Berthollet. — Caractères distinctifs des sels, d'après leurs acides et d'après leurs bases (2).

4. *Chimie organique.* — Nature des substances organiques. — Principes constituant des matières végétales et animales. — Application à l'agriculture.

Fermentation alcoolique.

Corps gras. — Saponification. — Huiles siccatives et non siccatives.

(1-2) Dans l'étude des corps composés, on se bornera à ceux qui entrent dans la constitution des roches, qui forment des minerais ou qui sont employés dans les arts.

§ 4. — Notions de géologie.

1. *Objet de la géologie.* — Ses applications aux travaux publics. — Définition des mots : minéral, roche, couche, terrain, formation.

2. *Terrains.* — Division des terrains en terrains stratifiés et terrains non stratifiés, terrains métamorphiques. — Terrains de transports, terrains volcaniques. — Soulèvements. — Chaînes de montagnes ; vallées.

Principes sur lesquels est fondée la division des terrains stratifiés : superposition et concordance des couches ; débris organiques.

Description sommaire des terrains ; leur distribution sur le sol de la France ; leur aspect général ; leurs étages principaux.

Terrains de diluvium et d'alluvion. — Modifications actuelles des rivages et des cours d'eau. — Dunes, plages, barres, deltas.

Cartes géologiques ; coupes.

3. ***Minéraux.*** — Composition et caractère des minéraux qui constituent les roches principales : chaux carbonatée, dolomie, chaux sulfatée. — Quartz, feldspath, mica, talc, amphibole, pyroxène, argile. — Combustibles minéraux : anthracite, houille, lignite, tourbe.

4. *Roches.* — Composition et caractère des roches principales : granites, gneiss, schistes, porphyres, trachytes, basaltes, laves, calcaires, dolomies, brèches, poudingues, conglomérats, argiles, marnes, sables. — Mode divers de formation des roches.

§ 5. — Exécution des travaux.

1. *Terrassements.* — Déblais, fouille et charge. — Jet à la pelle ; banquettes. — Déblais des rochers : au pic, à la pioche, à la mine. — Précautions à prendre pour l'emploi des mines. — Mèches de sûreté.

Transport à la brouette, au tombereau. — Relais, rampes. — Transport au wagon, par chevaux ou par locomotives.

Remblais. — Régalage et pilonage. — Dressement des talus.

Exécution des tranchées profondes. — Moyens employés pour prévenir les éboulements ou les glissements ; asséchements des talus, gazonnements et plantations, perrés.

Dragages : en lit de rivière, dans une enceinte. — Dragues à la main : bateau dragueur : à manège, à vapeur. — Transport des terres par bateau.

2. *Chaussées des routes.* — Construction des chaussées d'empierrement et des chaussées pavées. — Méthodes diverses d'entretien. — Cylindrage.

3. *Ouvrages d'art ; conduite des travaux ;*

matériel. Dessins d'exécution. — Tracé des ouvrages. — Approvisionnements. — Métrés. — Attachements. — Surveillance.

Appareils employés pour le transport, le bardage et la mise en place des matériaux. — Rouleaux et madriers. Chariots. Fardiers. — Treuils, chèvres, crics, grues. — Echafaudages, ponts et chemins de fer de service.

4. *Fondations.* — Moyens de constater la nature du terrain. — Système à adopter dans le cas d'un terrain : 1° incompressible ; 2° compressible sur une certaine épaisseur et superposé à un terrain incompressible ; 3° indéfiniment compressible. — Précautions à prendre pour les terrains affouillables.

Répartition de la charge des constructions sur l'étendue des fondations. — Empatements.

Battage de pieux et palplanches. — Sonnettes à tiraude et à déclic ; sonnette à vapeur. — Recepage, arrachage.

Exécution des grillages, plates-formes et basses palées. — Exécution et emploi des caissons.

Batardeaux. — Epuisements. — Machines à épuiser : norias, chapelets, tympans, pompes, vis d'Archimède.

Coulage du béton : divers procédés. — Moyen d'étouffer ou de détourner les sources.

Enrochements.

Fondations tubulaires. — Scaphandres.

5. *Mortiers et bétons.* — Cuisson des chaux et ciments : fours intermittents, fours à feu continu.

Composition des chaux grasses, maigres, hydrauliques ; des ciments. — Fabrication des chaux artificielles et des pouzzolanes.

Modes divers d'extinction des chaux vives.

Essais des pierres à chaux, des argiles, des chaux, des pouzzolanes naturelles et artificielles.

Sables.

Composition des mortiers et bétons. — Leur fabrication à bras d'homme et au moyen de diverses machines.

Notions sur la solidification des mortiers et bétons. — Action de l'eau de mer sur les mortiers.

Résultats d'expériences sur la résistance à l'écrasement et sur l'adhérence des mortiers.

Plâtre ; cuisson, broyage. Emploi.

Mastics bitumineux ; roche asphaltique et goudron minéral. — Préparation et emploi pour chapes et pour trottoirs.

6. *Maçonnerie.* — Qualités et défauts des pierres de différentes natures. — Pierres d'appareil ; tailles diverses des parements, des lits et joints ; ravalements ; outils du tailleur de pierres ; sciage de la pierre. — Moellons piqués, smillés, de remplissage. — Libages.

Briques ; choix des terres, moulage, séchage ; cuisson.

Résultats d'expériences sur la résistance des pierres et des briques à la rupture et à l'écrasement.

Exécution des maçonneries en pierres de taille, en moellons, en briques, en béton.

Restauration des anciennes constructions ; rejointoiements. Emploi des ciments.

Exécution des maçonneries en pierres sèches.

7. *Bois et métaux.* — Abatage des bois. — Bois en grume, bois équarris ; aubier. — Usage des diverses espèces de bois ; leurs qualités et leurs défauts. — Causes de destruction, procédés de conservation.

Taille ou sciage et mise en œuvre des bois ; outils du charpentier.

Fer forgé ou laminé. Tôle. — Notions sur le travail du forgeron. — Fers doux, fers durs ; leurs qualités et leurs défauts.

Diverses espèces de fontes et d'aciers. — Leurs usages, leurs qualités et leurs défauts.

Résultats d'expériences sur la résistance du bois, du fer, de la fonte, et de l'acier dans leurs divers modes d'emploi.

Emplois, défauts et qualités du cuivre, du plomb et du zinc.

Peintures sur bois, sur fer. — Couleurs à l'huile à base de plomb et de zinc, préparation et emploi.

§ 6. — Pratique du service.

1. *Comptabilité.* — Principes généraux du règlement du 28 septembre 1849 et du décret du 16 mai 1862. — Comptabilité de l'ingénieur ordinaire. — Secours aux ouvriers blessés (arrêté du 15 décembre 1848).

2. *Service général.* — Instruction du 28 juillet 1852 sur la tenue des bureaux. — Instruction sur la rédaction des projets (circulaires des 18 janvier 1836, 14 janvier 1850, 12 juin 1850 et 10 juillet 1858). — Rédaction des plans d'alignement des traverses (instruction des 24 octobre 1845, 27 décembre 1849 et 22 novembre 1853). — Instruction pour le règlement des usines sur les cours d'eau (circulaire du 23 octobre 1851).

2° Examen définitif.

PREMIÈRE ÉPREUVE.

§ 7. — Mécanique des corps solides.

1. *Du mouvement.* — Mouvement uniforme ; vitesse. — Mouvement varié ; accélération. — Représentation graphique et expression du mouvement d'un point. — Mouvement relatif. — Composition et décomposition des vitesses et des accélérations.

Divers mouvements d'un corps solide ;

translation, rotation, roulement. — Mouvements composés.

Transformation des mouvements. — Poulies, chaînes, courroies, engrenages, vis. — Manivelles, excentriques, cames, parallélogramme articulé.

2. *Des forces.* — Inertie de la matière. — Mode d'action et de mesure des forces; unité de force. — Travail des forces mouvantes et résistantes ; unité de travail.

Masse d'un corps ; unité de masse. — Quantité de mouvement et force vive d'un corps en mouvement. — Centre de gravité. — Force vive d'un corps tournant autour d'un axe ; moment d'inertie.

3. *Dynamique d'un point matériel.* — Mouvement varié rectiligne produit par une force constante. — Relation entre la masse, la force et l'accélération. — Relation entre la quantité de mouvement, la force et le temps. — Relation entre le travail et la force vive. — Application à la chute des corps pesants.

Méthode de décomposition des forces concourantes, parallélogramme et polygone des forces. — Effet du travail des forces; force tangentielle ; force centripète. — Application à la trajectoire d'un point pesant dans le vide. — Pendule simple, pendule composé.

4. — *Dynamique générale.* — Principe de la réaction égale à l'action. — Relation entre l'impulsion des forces et la quantité de mouvement d'un système matériel. — Loi du mouvement du centre de gravité. — Relation entre le travail des forces et la force vive du système.

5. *Statique générale.* — Principe des vitesses virtuelles ou du travail virtuel avec quelques applications. — Conditions d'équilibre d'un système solide; cas particuliers des forces situées dans un plan et des forces parallèles. — Composition des forces appliquées à des points différents.

§ 8. — Machines.

1. *Objet des machines.* — Moteurs, récepteurs, organes de transmission, outil. — Effet utile. — Mouvement uniforme ou périodique; régulateurs, volants.

2. *Des résistances passives.* — Lois générales des frottements de glissement et de roulement. — Equilibre dynamique du plan incliné, du treuil, de la vis à filets carrés; travail absorbé par les frottements. — Frein de Prony; son emploi. — Frottement des engrenages.

Roideur des cordes. — Équilibre de la poulie et des moufles. — Frottement d'une corde ou d'une courroie glissant sur un cylindre.

Notions sur le choc des corps. — Marteaux mus par des cames; absorption de travail par l'effet des chocs et du frottement.

3. *Des moteurs animés.* — Efforts exercés par l'homme en agissant sur divers appareils ou instruments ; quantités de travail journalier. — Quantités de travail journalier du cheval et d'autres animaux attelés à différents genres de voiture ou à des manèges.

4. *Des roues hydrauliques et des pompes.* — Travail moteur d'une chute d'eau. — Action de l'eau sur les récepteurs hydrauliques. — Roues en dessous; roues de côté, roues à aubes courbes de M. Poncelet. — Roues à augets. — Roues pendantes. — Roues horizontales. — Turbines.

Organes spéciaux des pompes; soupapes et pistons. — Pompe foulante, aspirante, aspirante et foulante; déchets dans ces diverses pompes.

5. *Des machines à vapeur.* — Chaudières : à bouilleurs,. à foyer intérieurs, tubulaires ; surface de chauffe. — Grilles, carneaux, cheminées; leurs dispositions et dimensions. — Quantités variables de vapeur produites par kilogramme de combustible consommé.

Appareils de sûreté. — Alimentation des chaudières ; indicateur de niveau. — Dispositions réglementaires sur l'établissement et l'emploi des appareils à vapeur.

Machines à vapeur à condensation ; formes et dispositions des principales pièces. — Quantité d'eau nécessaire à la condensation. — Effet utile avec ou sans détente.

Machines à vapeur sans condensation. — Machines locomotives. — Détente variable ; effet utile.

Notions élémentaires sur l'établissement des machines à vapeur et sur les frais de construction, d'entretien et de conduite.

§ 9. — Hydraulique.

1. *Écoulement de l'eau par des orifices.* — Mouvement d'un liquide homogène. — Effets des changements de section. — Ecoulement par des orifices évasés. — Ecoulement par des orifices en mince paroi ; contraction de la veine fluide.

Perte de force vive par l'effet d'un élargissement brusque de section. — Ajutages cylindriques et coniques. — Ecoulement par des vannes et des déversoirs.

2. *Mouvement de l'eau dans les tuyaux de conduite.* — Relation entre la vitesse, le diamètre et la charge perdue par le frottement. — Détermination de la pression en un point

quelconque de la conduite. — Calculs des éléments d'une distribution d'eau.

3. *Mouvement de l'eau dans les canaux découverts.* — Mouvement uniforme. — Mouvement varié permanent sans changement brusque de section. — Effets d'un changement brusque de section; gonflement produit par un barrage : dans un canal dont la pente et le profil transversal sont constants; dans une rivière; gonflement produit par un pont.

4. *Jaugeage des cours d'eau.* — Divers procédés employés. — Usage des formules de l'hydraulique.

§ 10. — Notions de droit administratif.

1. *Notions générales sur la division et l'organisation des pouvoirs publics en France.* — Pouvoir législatif. — Comment les lois sont faites. — Comment elles deviennent exécutoires. — Actes antérieurs à 1789 qui ont force de loi.

Pouvoir exécutif. — Rôle de l'autorité administrative (administration centrale, départementale, communale). — Fonctionnaires et corps constitués appelés à y participer. — Leurs attributions. — Autorité propre de leurs actes.

Organisation et attributions de l'autorité judiciaire et des juridictions administratives. — Mode de procéder devant les conseils de préfecture et devant le conseil d'Etat.

Conflits d'attributions. — Manière dont ils sont élevés et jugés.

2. *Notions élémentaires de droit civil.* — Distinction des biens en meubles et immeubles. — Domaine de l'Etat, domaine public. — Leurs caractères distinctifs.

3. *Règles générales relatives à l'exécution des travaux publics.*

§ 1er. — Marchés passés avec les entrepreneurs. — Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux des ponts et chaussées. — Concessions de travaux publics. — Principales clauses des concessions.

§ 2. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — Acquisition de terrains à l'amiable. — Echange ou aliénation de terrains devenus inutiles.

Extraction de matériaux nécessaires pour l'exécution des travaux publics: 1° dans des propriétés particulières; 2° dans des bois soumis au régime forestier. — Occupation temporaire de terrains. — Dommages divers résultant de l'exécution des travaux.

4. *De l'exécution des travaux publics dans la zone frontière et dans le rayon des servitudes des places fortes.* — Travaux mixtes. — Mode d'instruction des affaires. — Attributions de la commission mixte.

5. *Routes nationales et départementales.* — Leur classement. — Fixation de leurs limites. — Leur déclassement.

Fossés pour l'écoulement des eaux. — Plantations des routes. — Règles relatives à l'alignement, aux édifices menaçant ruine, aux carrières et excavations creusées le long des routes.

Police et conservation des routes et de leurs plantations. — Police du roulage. — Constatation et répression des délits et des contraventions à la police de la grande voirie, à la police du roulage.

6. *Chemins de fer.* — Règles générales de leur établissement. — Diverses espèces de chemins de fer. — Police des chemins de fer.

7. *Chemins vicinaux.* — Leur classement, leur déclassement. — Ressources au moyen desquelles ils sont construits et entretenus. — Autorité qui délivre les alignements. — Police de conservation des chemins.

8. *Rivage de la mer et cours d'eau navigables et flottables.* — Délimitation du rivage de la mer à l'embouchure des fleuves. — Concession des lais et relais de mer.

Délimitation du lit des cours d'eau navigables et flottables. — Chemins de halage et marchepied. — Police des cours d'eau.

Pêche fluviale. — Du droit de pêche. — Baux passés au nom de l'Etat. — Police de la pêche.

Bacs et passages d'eau.

9. *Moulins et usines hydrauliques.* — Etablissement d'usines sur les cours d'eau navigables et sur les cours d'eau non navigables, et modification des usines existantes. — Pouvoir de l'administration. — Compétence de l'autorité centrale. — Compétence des préfets. — Principes qui doivent diriger l'administration dans l'instruction des affaires de cette nature.

10. *Des travaux hydrauliques exécutés pour la défense ou l'amélioration des propriétés.* — Règles générales sur la constitution et l'administration des associations syndicales. — Associations libres. — Associations autorisées.

Endiguement des cours d'eau. — Curage et entretien des cours d'eau qui ne sont ni navigables ni flottables.

Dessèchement des marais. — Suppression des étangs insalubres. — Irrigation des terres — Drainage.

§ 11. — Exécution des travaux.

(Comme au § 5 ci-dessus.)

§ 12. — **Pratique du service.**

(Comme au § 6 ci-dessus.)

Arrêté par le ministre des travaux publics, en exécution des art. 5 et 13 du règlement d'administration publique, du 12 décembre 1877.

CONDUCTEURS DES TRAVAUX HYDRAULIQUES DE LA MARINE.

Décret du 10 août 1868.

Art. 1. — Un personnel de conducteurs des travaux hydrauliques, assimilé à la maistrance des arsenaux maritimes, est placé sous les ordres des ingénieurs des ponts et chaussées chargés de la direction des travaux hydrauliques et des bâtiments civils dans les ports militaires.

Art. 2. — Le nombre des conducteurs principaux et des conducteurs ordinaires des travaux hydrauliques est fixé à quarante-cinq, savoir :

Conducteurs principaux de	1re classe....	2
Id.	2e classe...	5
Conducteurs ordinaires de	1re classe...	7
Id.	2e classe...	14
Id.	3e classe...	17
	Total..........	45

La répartition en est faite, suivant les besoins du service, par notre ministre de la marine et des colonies, qui nomme à tous les emplois.

Art. 3. — Aucune nomination, aucun avancement en classe, ne peuvent avoir lieu que sur un rapport motivé du chef de service compétent.

Ce rapport est transmis au ministre par le préfet maritime ou le directeur de l'établissement, avec l'avis du conseil d'administration.

Art. 4. — Les conducteurs ordinaires de 3e classe sont choisis :

1° Parmi les chefs contre-maîtres et contremaîtres du service des travaux hydrauliques et des autres services, âgés de plus de 21 ans, qui ont satisfait à un examen public dont le programme sera fixé par un arrêté de notre ministre de la marine et des colonies. Les candidats de cette provenance devront, par leurs services antérieurs, être en situation d'obtenir une pension de retraite à soixante ans;

2° Parmi les sous-officiers libérés du service, avec un certificat de bonne conduite, et les élèves des écoles d'arts et métiers, qui, après avoir été employés pendant un an à la direction des travaux hydrauliques de l'un des ports militaires, auront satisfait à l'examen mentionné ci-dessus. Les premiers devront pouvoir, par leurs services antérieurs, réunir, à soixante ans, les droits à la retraite; les derniers être âgés de plus de vingt et un ans et de moins de trente ans;

3° Parmi les candidats, âgés de plus de vingt et un ans et de moins de trente ans, qui ont été déclarés admissibles à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées à la suite des examens ouverts périodiquement dans les chefs-lieux des départements.

Art. 5. — Nul conducteur ordinaire ne peut être porté à une classe supérieure, s'il ne réunit au moins trois ans de services effectifs dans la classe inferieure.

Art. 6. — Les conducteurs principaux de 2e classe seront choisis parmi les conducteurs ordinaires de 1re classe, ayant accompli trois ans au moins de service en cette qualité.

Les conducteurs principaux de 1re classe sont pris au choix parmi les conducteurs principaux de 2e classe, ayant accomplis trois ans au mois de service en cette qualité.

Art. 7. — Les pensions de retraite des conducteurs principaux sont réglées d'après les fixations du tarif annexé à la loi du 26 juin 1861, applicable aux anciens conducteurs principaux des forges et fonderies de la marine.

Celles des conducteurs ordinaires des trois classes continuent à être réglées d'après les tarifs de la loi du 26 juin 1861 qui leur sont spécialement applicables.

Art. 8. — L'uniforme des conducteurs principaux et des conducteurs ordinaires des travaux hydrauliques est conforme à celui des maîtres principaux et des maîtres entretenus des arsenaux.

Art. 9. — La solde des conducteurs des travaux hydrauliques est déterminée par le tarif joint au présent décret.

Les conducteurs ordinaires de 3e classe actuellement en possession d'un traitement supérieur à la nouvelle solde allouée à cette classe, le conserveront jusqu'à ce qu'ils soient promus à la seconde classe.

Traitements. — Les traitements sont de :

3,200 et 2,800 fr. par an pour les conducteurs principaux,

2,000, 1,800 et 1,500 fr. par an pour les conducteurs ordinaires.

La solde à Paris et en Algérie est augmentée d'un tiers pour les conducteurs principaux et d'un cinquième pour les conducteurs ordinaires.

CONDUITES D'EAU.

Les conduites d'eau, se révélant par des ouvrages extérieurs, constituent une servitude continue et apparente, ainsi que cela est nettement expliqué dans un arrêt de cassation dont voici les motifs (6 août 1872):

« Les conduites d'eau constituent des servi-

tudes apparentes et continues, lorsqu'elles se révèlent par des ouvrages extérieurs et n'ont pas besoin, pour leur fonctionnement, du fait actuel et persévérant de l'homme.

Une semblable servitude, pour l'usage de laquelle l'homme n'intervient que pour en assurer le libre exercice, rentre dans la classe de celles qui, à raison de leur existence apparente et de leur fonctionnement naturel, sont susceptibles de s'acquérir par la prescription. »

Lorsque l'État, une commune ou un concessionnaire doit établir, pour l'exécution d'une distribution d'eau ou de gaz, des conduites ou des aqueducs sur une propriété particulière, y a-t-il simple dommage donnant lieu à une indemnité réglée par le conseil de préfecture ou bien y a-t-il expropriation à soumettre au jury institué par la loi du 3 mai 1841 ?

A l'appui de la première hypothèse, on a dit qu'il y avait création d'une simple servitude et non dépossession du fond.

Mais cette manière de voir n'a pas été admise par le conseil d'Etat qui a jugé, 3 février 1859, que l'établissement des conduites équivalait à une occupation indéfinie de la propriété et que, par conséquent, il y avait expropriation. C'est donc par les autorités qu'a instituées la loi du 3 mai 1841 que doit être réglée l'indemnité.

CONFÉRENCES.

Le mot *conférence* désigne l'action par laquelle une personne examine et discute une affaire avec une ou plusieurs autres personnes.

Il arrive souvent, en matière de travaux publics, qu'un ingénieur doit projeter un travail ou proposer une décision susceptibles d'apporter quelques modifications aux dépendances d'un autre service civil ou militaire. Il est clair qu'il convient de s'entendre au préalable avec ce service, afin d'éviter pour l'avenir non seulement des discussions, mais quelquefois même la démolition de tout ou partie du travail exécuté.

C'est au moyen de conférences entre les divers services intéressés que s'établit l'entente préalable.

Les conférences sont réglées avec le plus grand soin lorsqu'il s'agit de questions intéressant la défense du territoire, c'est-à-dire les services de la guerre ou de la marine. En traitant de la *commission mixte des travaux publics*, nous avons relaté les décrets et règlements sur cette matière ; nous n'avons donc pas à revenir sur ce sujet ; nous rappellerons seulement que les ingénieurs des ponts et chaussées sont chargés de conférer non seulement pour les affaires de leur service, mais encore pour celles qui intéressent les chemins vicinaux et les rues des villes. Nous rappellerons encore qu'aucun projet compris dans la zone de défense, ne doit être adressé à l'administration supérieure sans être accompagné d'un procès-verbal de conférence dont les ingénieurs doivent prendre l'initiative. — Circulaire du ministre des travaux publics, 12 septembre 1842.

Il ne nous reste à parler que des conférences entre ingénieurs des divers services.

Circulaire du ministres des travaux publics du 12 juin 1850. — Dispositions relatives aux travaux intéressant à la fois plusieurs services.

Monsieur le préfet, il arrive assez fréquemment que lorsqu'un travail intéresse à la fois plusieurs services dépendant de l'administration des ponts et chaussées, les projets en sont dressés et soumis à l'approbation sans que les ingénieurs chargés de l'exécution du travail aient appelé à s'entendre avec eux ceux de MM. leurs collègues auxquels est confiée la direction des autres services intéressés. Ce défaut de concert, toujours regrettable, peut avoir en certains cas des inconvénients réels. L'administration supérieure, malgré l'intérêt qu'elle attache à ce que les questions mixtes qui lui sont soumises soient complètement étudiées sous tous les rapports, n'est pas toujours à même de remarquer dans l'examen des projets l'omission d'une formalité qu'elle considère comme des plus importantes, et elle peut se trouver ainsi amenée à autoriser l'exécution de travaux préjudiciables au service dont le représentant naturel n'a pas été mis à même de donner son avis ; j'appelle la sérieuse attention de MM. les ingénieurs sur la nécessité d'éviter qu'une telle omission se produise désormais. Tout projet intéressant plusieurs services doit faire l'objet d'une conférence préalable entre les ingénieurs ordinaires des services intéressés : l'administration supérieure statuera sur le vu du procès-verbal de cette conférence, lequel doit lui parvenir visé par les ingénieurs en chef et revêtu de leurs avis respectifs.

La stricte exécution de cette disposition satisfait à ce qu'exige l'intérêt public quant aux points de contact existant entre les services qui dépendent de mon ministère : ce sera donner à la mesure un complément dont vous sentirez toute l'utilité, monsieur le préfet, que d'appeler un service étranger à ce département, celui des chemins vicinaux, à jouir, dans ses rapports avec les travaux publics, de garanties tendant au même but. Sans doute, ce service trouve dès aujourd'hui dans les enquêtes qui précèdent l'adoption des projets, comme dans votre propre contrôle, une sauvegarde habituellement suffisante ; dans quelques circonstances néanmoins, on a pu

regretter que des prescriptions spéciales n'eussent pas assuré l'examen préalable et contradictoire de dispositions projetées, dont l'exécution devait entraîner, pour des chemins vicinaux, des modifications d'une certaine importance. Afin qu'il n'en soit plus ainsi, je viens de décider, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, que désormais, lorsque l'exécution d'un travail dépendant de l'administration des travaux publics exigera qu'un chemin vicinal soit déplacé ou subisse une modification quelconque, le préfet consultera l'agent voyer, dont il transmettra l'avis à l'administration supérieure avec ses propres observations.

Telles sont les dispositions qui me semblent de nature à prévenir le retour d'inconvénients dus à l'action isolée d'une branche du service public dans des travaux pouvant intéresser plusieurs branches de ce service. Il convient d'ailleurs que le service chargé de l'exécution soit à même de dégager sa responsabilité en temps utile, et j'ai décidé, à cet effet, que, dans tous les cas auxquels se rapporte la présente circulaire, il sera dressé, après l'achèvement des travaux, un procès-verbal de remise entre les services intéressés.

J'ai tout lieu d'espérer, monsieur le préfet, que cet ensemble de dispositions conduira au but que l'administration se propose; je vous prie de veiller à ce que l'application n'en soit jamais négligée.

Remarque. — D'après la circulaire du 14 janvier 1850, relative à la *Rédaction des projets*, les procès-verbaux de conférences entre les ingénieurs des services civil et militaire seront toujours accompagnés d'une expédition des plans, nivellements, dessins et autres pièces mentionnées dans le procès-verbal, et portant les mêmes dates et les mêmes signatures que ce procès-verbal.

Il est bon d'appliquer cette prescription à tous les procès-verbaux de conférence.

Circulaire du ministre des travaux publics du 21 novembre 1872. — Conférences pour les travaux de la voirie vicinale pouvant intéresser le régime des eaux.

Monsieur, à la suite d'une correspondance échangée entre nos deux départements, M. le ministre de l'intérieur a pris la décision suivante, le 29 octobre 1872 :

« Monsieur le préfet, dans la plupart des départements, chaque fois que des travaux exécutés sur un chemin vicinal peuvent modifier le régime des cours d'eau non navigables ni flottables, il s'établit une entente préalable entre les ingénieurs du service hydraulique et les agents voyers.

« En fait, cette entente est nécessaire; il serait superflu de vouloir le démontrer. En droit, elle n'est pas moins justifiée, car, si aucune instruction spéciale ne l'a prescrite jusqu'ici, un décret du 8 mai 1861 a placé dans les attributions du ministre des travaux publics tout ce qui concerne la police, le curage et l'amélioration des cours d'eau dont je viens de parler.

« Je suis cependant avisé que quelques départements négligent de se conformer à l'usage général. S'il en était ainsi dans le vôtre, je vous prierais, suivant le désir de mon collègue, de prescrire, avant l'approbation des projets concernant des travaux de cette nature, une conférence entre les agents de la vicinalité et ceux du service hydraulique. Si ces derniers ne donnaient pas leur adhésion à l'exécution des travaux, vous m'en référeriez en me transmettant les pièces de l'affaire et vos observations. J'examinerai la difficulté et je vous ferai connaître, après m'être concerté avec le département des travaux publics, la solution à laquelle je me serai arrêté.

Vous voudrez bien, monsieur, ainsi que les ingénieurs sous vos ordres, prendre part aux conférences à ouvrir en vertu des instructions qui précèdent, mais en ne perdant pas de vue que l'intervention du service des ponts et chaussées, en pareil cas, doit se borner à l'examen des dispositions nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux.

CONFISCATION.

La confiscation est l'attribution au fisc d'une chose ou d'un bien dont un particulier est dépossédé par jugement, pour cause de crime ou de contravention.

La confiscation des biens, en vigueur avant 1789, a été abolie définitivement par l'art. 57 de la charte de 1830.

Aujourd'hui, il n'existe plus que certaines confiscations de marchandises ou d'engins prononcées par des lois spéciales.

La confiscation en matière de contravention de grande voirie, quoique inscrite dans les anciens règlements, a été abolie par la jurisprudence.

Sauf en matière de chasse, la confiscation s'applique à la chose même et ne peut être remplacée par la valeur de cette chose estimée en argent.

Parmi les choses susceptibles de confiscation, nous citerons : 1° celles qui ont été données en vue de la corruption d'un fonctionnaire, code de procédure, art. 180 ; les armes prohibées ; les boissons falsifiées ; les comestibles gâtés; les armes et engins ayant servi à l'exercice illégal de la chasse ou de la pêche.

Les confiscations sont, comme les amendes judiciaires, poursuivies par les percepteurs des contributions directes.

CONFLITS.

Le conflit est un choc ou une lutte entre deux autorités ou entre deux juridictions qui se disputent la connaissance d'une affaire, ou qui toutes deux refusent également d'en connaître.

On distingue deux classes de conflits :

1° Le conflit de *juridiction;*

2° Le conflit d'*attribution*.

1° Il y a *conflit de juridiction* lorsque deux tribunaux du même ordre, judiciaire ou administratif, réclament la connaissance d'une même affaire.

En droit civil, le conflit de juridiction porte le nom de *Règlement de juges*.

La procédure du règlement de juges est indiquée par les art. 49, 83, 363 et suivants du Code de procédure. — La demande est dispensée du préliminaire de conciliation, elle est communiquée au procureur de la République. — Si le différend existe entre plusieurs tribunaux de paix, il est jugé par le tribunal d'arrondissement si tous les tribunaux de paix dépendent de lui, ou par la cour d'appel si tous les tribunaux de paix relèvent d'une seule cour, ou par la cour de cassation en cas contraire. — Lorsque le différend existe entre plusieurs tribunaux d'arrondissement, il est porté devant la cour d'appel ou devant la cour de cassation, suivant que tous les tribunaux dépendent, ou non, de la même cour. — Le différend qui existe entre plusieurs cours d'appel est porté à la cour de cassation. — En matière criminelle, le règlement de juges se fait par la cour de cassation.

La procédure en règlement de juges est fixée en outre par l'ordonnance d'août 1737, le règlement du 28 juin 1838 et le décret du 1er décembre 1790.

En matière administrative, c'est le tribunal des conflits qui prononce sur les conflits de juridiction ou demandes en règlement de juges. — Auparavant, c'était le chef de l'État en son conseil.

2° Il y a *conflits d'attributions* lorsque deux autorités ou juridictions, l'une de l'ordre judiciaire, l'autre de l'ordre administratif, se disputent la connaissance d'une affaire, ou lorsque toutes deux refusent d'en connaître.

Dans le premier cas, le conflit est positif; c'est le cas de beaucoup le plus fréquent et le plus intéressant.

Dans le second cas, le conflit est *négatif*.

DU CONFLIT POSITIF.

Lorsque la Constituante de 1789 proclama le principe de la séparation des pouvoirs, elle se préoccupa des moyens d'en assurer l'exécution, et, par le décret du 14 octobre 1790, le roi, chef de l'administration générale, fut institué souverain juge des questions de compétence.

Le droit de conflit fut confirmé par l'art. 27 du décret du 21 fructidor, an III.

« En cas de conflit d'attributions entre les autorités judiciaires et administratives, il sera sursis jusqu'à décision du ministre, confirmée par le Directoire exécutif qui en référera, s'il est besoin, au corps législatif. »

Ce que devint ensuite l'arme du conflit est expliqué par M. Roger-Marvaise, dans un rapport inséré au *Journal officiel* du 13 mai 1878 :

« Le droit d'élever le conflit, institué comme arme de défense au profit exclusif de l'administration, devint presque immédiatement un moyen de gouvernement. C'est avec ce caractère qu'il était conservé après le 18 brumaire et qu'il a fonctionné sous le Consulat, sous le premier empire et sous la Restauration. C'est également avec ce caractère qu'il s'est révélé dans plusieurs circonstances sous le second empire. Le pouvoir exécutif statuait en conseil d'Etat sur les conflits d'attributions, et ces conflits ne pouvaient être élevés que par l'administration représentée par le préfet. (Arrêté du 13 brumaire an X.)

Le droit d'élever le conflit n'a eu pendant longtemps d'autre règle que l'arbitraire gouvernemental. Il pouvait être exercé en tout état de cause, soit avant tout jugement et sur un simple exploit d'assignation, soit pendant l'instruction et les débats judiciaires, soit après le jugement. Il pouvait s'attaquer à toute espèce de décision rendue par l'autorité judiciaire, même par la cour de cassation. Il ne connaissait pas le respect de la chose jugée. L'administration, juge de l'existence et de l'étendue de ses droits et de ses prérogatives, en était ainsi arrivée à leur sacrifier, dans un intérêt tantôt fiscal, tantôt politique, le repos et la fortune des familles, la stabilité des droits et des patrimoines, ainsi que l'harmonie de nos institutions. »

Le principe de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire n'existait en réalité plus que comme prétexte pour l'administration d'élever des conflits et d'arriver ainsi à mettre dans ses mains les droits, la fortune et l'honneur des citoyens. Aussi, au mois d'avril 1828, devant la Chambre des députés, M. Dupin pouvait-il caractériser les conflits en les assimilant à des interdits lancés sur l'ordre judiciaire. Le 18 juin suivant, devant la chambre des pairs, M. Decazes s'exprimait en ces termes : « Par suite du pouvoir exorbitant des conflits, on vit le conseil d'État attirer à lui, sous prétexte de l'impôt, presque toutes les questions électorales. L'abus en était venu au point que, sur quatre-vingt-quinze ordonnances rendues en ces matières, huit seulement ont été classées dans le tableau fourni à la commission comme se rapportant à des difficultés relatives aux impositions. Encore serait-il plus exact de dire qu'aucune n'intéressait réellement l'assiette ou la répartition de l'im-

pôt, puisqu'il s'agissait seulement de savoir si des propriétaires de maisons affranchies d'impôts pouvaient faire valoir des impôts qu'ils ne payaient pas; si les droits d'octroi substitués, dans certaines villes, à des impositions directes, pouvaient en tenir lieu pour conférer le droit électoral : enfin, lequel du propriétaire ou du locataire devra être admis à présenter l'impôt des portes et fenêtres. »

Le mécontentement était si général que le ministère Martignac dut régler la procédure des conflits par l'ordonnance du 1er juin 1828, qui fut le seul guide jusqu'en 1848.

En 1848 fut institué le tribunal des conflits qui, « comprenant des magistrats inamovibles, exerçant par ses décisions, puisqu'il était investi d'une juridiction propre, une influence puissante sur la marche des affaires publiques, constituait une réelle garantie pour les particuliers contre l'administration. »

Le tribunal des conflits, remplacé sous l'empire par le chef de l'État prenant l'avis de son conseil, fut rétabli par la loi du 24 mai 1872.

Loi du 24 mai 1872.— Cette loi, portant réorganisation du conseil d'État, est reproduite à l'article conseil d'État. — Le titre IV, art. 25 à 28, organise le tribunal des conflits et en règle la procédure.

Le tribunal, présidé par le garde des sceaux, comprend trois conseillers d'État, trois conseillers à la Cour de cassation, plus deux membres et deux suppléants nommés par les précédents.

La loi du 4 février 1850 et le règlement du 28 octobre 1849 sont remis en vigueur.

Ordonnance du roi du 1er juin 1828, relative aux conflits d'attributions.

Art. 1. — A l'avenir, le conflit d'attribution entre les tribunaux et l'autorité administrative ne sera jamais élevé en matière criminelle.

Art. 2. — Il ne pourra être élevé de conflit en matière de police correctionnelle que dans les deux cas suivants :

1° Lorsque la répression du délit est attribuée par une disposition législative à l'autorité administrative;

2° Lorsque le jugement à rendre par le tribunal dépendra d'une question préjudicielle dont la connaissance appartiendrait à l'autorité administrative en vertu d'une disposition législative.

Dans ce dernier cas, le conflit ne pourra être élevé que sur la question préjudicielle.

Art. 3. — Ne donneront pas lieu au conflit :

1° Le défaut d'autorisation, soit de la part du gouvernement lorsqu'il s'agit de poursuites dirigées contre ses agents, soit de la part du conseil de préfecture lorsqu'il s'agira de contestations judiciaires dans lesquelles les communes ou les établissements publics seront parties;

2° Le défaut d'accomplissement des formalités à remplir devant l'administration, préalablement aux poursuites judiciaires.

Art. 4. — Hors le cas prévu ci-après par le dernier paragraphe de l'art. 8 de la présente ordonnance, il ne pourra jamais être élevé de conflit après des jugements rendus en dernier ressort ou acquiescés, ni après des arrêts définitifs.

Néanmoins, le conflit pourra être élevé en cause d'appel s'il ne l'a pas été en première instance, ou s'il l'a été irrégulièrement après les délais prescrits par l'art. 8 de la présente ordonnance.

Art. 5. — A l'avenir, le conflit d'attribution ne pourra être élevé que dans les formes et de la manière déterminées par les articles suivants.

Art. 6. — Lorsqu'un préfet estimera que la connaissance d'une question portée devant un tribunal de première instance est attribuée par une disposition législative à l'autorité administrative, il pourra, alors même que l'administration ne serait pas en cause, demander le renvoi de l'affaire devant l'autorité compétente. A cet effet, le préfet adressera au procureur du roi un mémoire dans lequel sera rapportée la disposition législative qui attribue à l'administration la connaissance du litige.

Le procureur du roi fera connaître, dans tous les cas, au tribunal la demande formée par le préfet, et requerra le renvoi si la revendication lui paraît fondée.

Art. 7. — Après que le tribunal aura statué sur le déclinatoire, le procureur du roi adressera au préfet, dans les cinq jours qui suivront le jugement, copie de ses conclusions ou réquisitions et du jugement rendu sur la compétence.

La date de l'envoi sera consignée sur un registre à ce destiné.

Art. 8. — Si le déclinatoire est rejeté, dans la quinzaine de cet envoi pour tout délai, le préfet du département, s'il estime qu'il y ait lieu, pourra élever le conflit. Si le déclinatoire est admis, le préfet pourra également élever le conflit dans la quinzaine qui suivra la signification de l'acte d'appel, si la partie interjette appel du jugement.

Le conflit pourra être élevé dans ledit délai, alors même que le tribunal aurait, avant l'expiration de ce délai, passé outre au jugement du fond.

Art. 9. — Dans tous les cas, l'arrêté par lequel le préfet élèvera le conflit et revendiquera la cause, devra viser le jugement intervenu et l'acte d'appel, s'il y a lieu; la disposition législative qui attribue à l'administration la connaissance du point litigieux, y sera textuellement insérée.

Art. 10. — Lorsque le préfet aura élevé le conflit, il sera tenu de faire déposer son

arrêté et les pièces y visées au greffe du tribunal.

Il lui sera donné récépissé de ce dépôt sans délai et sans frais.

Art. 11. — Si, dans le délai de quinzaine, cet arrêté n'avait pas été déposé au greffe, le conflit ne pourrait plus être élevé devant le tribunal saisi de l'affaire.

Art. 12. — Si l'arrêté a été déposé au greffe en temps utile, le greffier le remettra immédiatement au procureur du roi, qui le communiquera au tribunal réuni dans la chambre du conseil, et requerra que, conformément à l'art. 27 de la loi du 21 fructidor an III, il soit sursis à toute procédure judiciaire.

Art. 13. — Après la communication ci-dessus, l'arrêté du préfet et les pièces seront établis au greffe, où ils resteront déposés pendant quinze jours. Le procureur du roi en préviendra de suite les parties ou leurs avoués, lesquels pourront en prendre communication sans déplacement, et remettre, dans le même délai de quinzaine, au parquet du procureur du roi, leurs observations sur la question de compétence, avec tous les documents à l'appui.

Art. 14. — Le procureur du roi informera immédiatement notre garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat au département de la justice, de l'accomplissement desdites formalités, et lui transmettra en même temps l'arrêté du préfet, ses propres observations et celles des parties, s'il y a lieu, avec toutes les pièces jointes.

La date de l'envoi sera consignée sur un registre à ce destiné.

Dans les vingt-quatre heures de la réception de ces pièces, le ministre de la justice les transmettra au secrétariat général du conseil d'Etat, et il en donnera avis au magistrat qui les lui aura transmises.

Art. 15 et 16. — (Modifiés par l'ordonnance du 12 mars 1831.)

Art. 17. — Au cas où le conflit serait élevé dans les matières correctionnelles comprises dans l'exception prévue par l'art. 2 de la présente ordonnance, il sera procédé conformément aux art. 6, 7 et 8.

Ordonnance du 12 mars 1831, modifiant la précédente. (Extrait.)

Art. 6. — Le rapport sur les conflits ne pourra être présenté qu'après la production des pièces ci-après énoncées, savoir:

La citation,
Les conclusions des parties,
Le déclinatoire proposé par le préfet,
Le jugement de compétence,
L'arrêté de conflit.

Ces pièces seront adressées par le procureur du roi à notre garde des sceaux, ministre de la justice, qui devra, dans les vingt-quatre heures de la réception, lui adresser un récépissé énonciatif des pièces envoyées, lequel sera déposé au greffe du tribunal.

Le ministre transmettra aussitôt les pièces au secrétaire général du conseil d'Etat.

Art. 7. — Il sera statué sur le conflit dans le délai de deux mois, à dater de la réception des pièces au ministère de la justice.

Si, un mois après l'expiration de ce délai, le tribunal n'a pas reçu notification de l'ordonnance royale rendue sur le conflit, il pourra procéder au jugement de l'affaire.

Règlement d'administration publique du 26 octobre 1849, déterminant les formes de procéder du tribunal des conflits.

CHAP. Ier. — Dispositions générales.

Art. 1. — Le tribunal des conflits se réunit sur la convocation du ministre de la justice, son président.

Art. 2. — En cas d'empêchement, les membres du tribunal des conflits sont remplacés par des suppléants, pris dans le conseil d'Etat ou la cour de cassation, selon la qualité des membres empêchés.

A cet effet, deux suppléants sont élus par chacun des deux corps.

Art. 3. — Les fonctions du ministère public devant le tribunal des conflits sont remplies par deux commissaires du gouvernement, pris dans le ministère public du conseil d'Etat et de la cour de cassation.

Ils sont désignés, chaque année, par le président de la République.

Art. 4. — Les avocats au conseil d'État et à la cour de cassation peuvent être chargés, par les parties intéressées, de présenter devant le tribunal des conflits des mémoires et des observations.

Art. 5. — Un secrétaire, nommé par le ministre de la justice, est attaché au tribunal des conflits.

Art. 6. — Les rapporteurs sont désignés par le ministre de la justice, immédiatement après l'enregistrement des pièces au secrétariat du tribunal.

Art. 7. — Les rapports sont faits par écrit; ils sont déposés par les rapporteurs au secrétariat, pour être transmis à celui des commissaires du gouvernement que le ministre de la justice a désigné pour chaque affaire.

Art. 8. — Le rapport est lu en séance publique; immédiatement après le rapport, les avocats des parties peuvent présenter des observations orales.

Le commissaire du gouvernement est ensuite entendu dans ses conclusions.

Art. 9. — Les décisions du tribunal des conflits portent en tête la mention suivante:

Au nom du peuple français, le tribunal des conflits.

Elles contiennent les noms et conclusions des parties, s'il y a lieu, le vu des pièces principales et des dispositions législatives dont elles font l'application.

Elles sont motivées.

Les noms des membres qui ont concouru à la décision y sont mentionnés.

La minute est signée par le président, le rapporteur et le secrétaire.

L'expédition des décisions est délivrée aux parties intéressées par le secrétaire du tribunal.

Le ministre de la justice fait transmettre administrativement aux ministres expédition des décisions dont l'exécution rentre dans leurs attributions.

Art. 10. — Les décisions du tribunal des conflits ne sont pas susceptibles d'opposition.

Art. 11. — Sont applicables au tribunal des conflits les art. 88 et suivants du Code de procédure civile sur la police des audiences.

CHAP. II. — Dispositions relatives aux conflits d'attributions positifs.

Art. 12. — Les arrêtés de conflits et les pièces continuent d'être transmis au ministre de la justice par les procureurs de la République et les procureurs généraux, conformément à l'art. 14 de l'ordonnance du 1er juin 1828, et à l'art. 6 de l'ordonnance du 12 mars 1831 : ils sont enregistrés immédiatement au secrétariat du tribunal des conflits.

Dans les cinq jours de l'arrivée, les arrêtés de conflits et les pièces sont communiqués au ministre dans les attributions duquel se trouve placé le service auquel se rapporte le conflit.

La date de la communication est consignée sur un registre à ce destiné.

Dans la quinzaine, le ministre doit fournir les observations et les documents qu'il juge convenables sur la question de compétence.

Dans tous les cas, les pièces seront rétablies au secrétariat du tribunal des conflits dans le délai précité.

Art. 13. — Les avocats des parties peuvent être autorisés à prendre communication des pièces au secrétariat, sans déplacement.

Art. 14. — Dans les vingt jours qui suivent la rentrée des pièces, le rapporteur fait au secrétariat le dépôt de son rapport et des pièces.

Art. 15. — Il est statué, par le tribunal des conflits, dans les délais fixés par l'art. 7 de l'ordonnance du 12 mars 1831, et l'art. 15 de l'arrêté du 30 décembre 1848.

Ces délais sont suspendus pendant les mois de septembre et octobre.

Art. 16. — Lorsque la décision a été rendue, le ministre de la justice pourvoit à la notification prescrite par l'art. 7 de l'ordonnance du 12 mars 1831 et par l'art. 16 de l'arrêté du 30 décembre 1848.

CHAP. III. — Dispositions relatives aux conflits d'attributions négatifs.

Art. 17. — Lorsque l'autorité administrative et l'autorité judiciaire se sont respectivement déclarées incompétentes sur la même question, le recours devant le tribunal des conflits, pour faire régler la compétence, est exercé directement par les parties intéressées.

Il est formé par requête signée d'un avocat au conseil d'Etat et à la cour de cassation.

Art. 18. — Lorsque l'affaire intéresse directement l'Etat, le recours peut être formé par le ministre dans les attributions duquel se trouve placé le service public que l'affaire concerne.

Art. 19. — Lorsque la déclaration d'incompétence émane, d'une part, de l'autorité administrative, de l'autre, d'un tribunal statuant en matière de simple police ou de police correctionnelle, le recours peut, en outre, être formé par le ministre de la justice.

Art. 20. — Le recours doit être communiqué aux parties intéressées.

Art. 21. — Lorsque le recours est formé par des particuliers, l'ordonnance de soit communiqué, rendue par le ministre de la justice, président du tribunal des conflits, doit être signifiée, par les voies de droit, dans le délai d'un mois.

Ceux qui demeurent hors de la France continentale, ont, outre le délai d'un mois, celui qui est réglé par l'art. 75 du Code de procédure civile.

Art. 22. — Lorsque le recours est formé par un ministre, il en est, dans le même délai, donné avis à la partie intéressée, par la voie administrative.

Dans les affaires qui intéressent l'Etat directement, si le recours est formé par la partie adverse, le ministre de la justice est chargé d'assurer la communication du recours au ministre que l'affaire concerne.

Art. 23. — La partie à laquelle la notification a été faite est tenue, si elle réside sur le territoire continental, de répondre et de fournir ses défenses dans le délai d'un mois à partir de la notification.

A l'égard des colonies et des pays étrangers, les délais seront réglés ainsi qu'il appartiendra, par l'ordonnance de soit communiqué.

Art. 24. — Les parties intéressées peuvent prendre, par elles-mêmes ou par leurs avocats, communication des productions au secrétariat, sans déplacement, et dans le délai déterminé par le rapporteur.

CHAP. V. — DES REVENDICATIONS FORMÉES EN VERTU DE L'ART. 47 DE LA LOI DU 3 MARS 1849.

Art. 28. — Lorsque le ministre de la justice estime qu'une affaire portée devant la section du contentieux du conseil d'Etat n'appartient pas au contentieux administratif, il adresse au président de la section un mémoire pour revendiquer l'affaire.

Dans les trois jours de l'enregistrement du mémoire au secrétariat de la section, le président désigne un rapporteur.

Avis de la revendication est donné, dans la forme administrative, aux parties intéressées; il peut en être pris communication dans le délai fixé par le président.

Dans le mois qui suit l'envoi des pièces au rapporteur, le rapport est déposé au secrétariat de la section, pour être transmis immédiatement au ministère public.

Le rapport est fait à la section en séance publique, et il est procédé d'ailleurs ainsi qu'il est établi au paragraphe 3 du titre IV de la loi du 3 mars 1849, et au paragraphe 4 du titre III du règlement du 26 mai 1849.

Art. 29. — La section du contentieux prononce dans le mois qui suit le dépôt du rapport.

A défaut de décision dans ce délai, le ministre de la justice peut se pourvoir conformément à l'art. 47 de la loi du 3 mars 1849.

Art. 30. — Le dernier paragraphe de l'art. 15 est applicable aux délais établis par les deux articles précédents.

Art. 31. — La décision de la section du contentieux est transmise par le président au ministre de la justice.

Dans la quinzaine de cet envoi, le ministre fait connaître, par une déclaration adressée au président, s'il entend porter la revendication devant le tribunal des conflits.

Lorsque la section a refusé de faire droit à la revendication qui lui a été soumise, il est sursis à statuer sur le fond jusqu'à ce que le ministre ait fait connaître qu'il n'entend pas se pourvoir devant le tribunal des conflits, ou jusqu'à l'expiration du délai de la quinzaine établi ci-dessus.

Lorsque le ministre à déclaré qu'il portait la revendication devant le tribunal des conflits, la section doit surseoir à statuer, jusqu'à la décision de ce tribunal.

Art. 32. — Lorsque le ministre de la justice se pourvoit devant le tribunal des conflits, il adresse à ce tribunal un mémoire contenant l'exposé de l'affaire et ses conclusions.

A ce mémoire est jointe la demande en revendication qui a été soumise à la section du contentieux, et la décision par laquelle cette section a refusé de faire droit à la demande du ministre.

Il est procédé conformément aux art. 13, 14, 15 et 16.

Art. 33. — La décision qui intervient est transmise au président de la section du contentieux du conseil d'Etat. Il en est fait mention en marge de la décision qui a donné lieu au recours du ministre.

Art. 34. — Le garde des sceaux, ministre de la justice, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Observation. — Le chapitre V du règlement règle les revendications formées par le ministre de la justice lorsqu'il estime qu'une affaire portée devant la section du contentieux du conseil d'Etat n'appartient pas au contentieux administratif.

D'après l'art. 26 de la loi du 24 mai 1872, tous les ministres ont aujourd'hui le droit de revendiquer devant le tribunal des conflits, les affaires portées à la section du contentieux et qui n'appartiendraient pas au contentieux administratif.

Loi du 4 février 1850, sur l'organisation du tribunal des conflits.

L'Assemblée nationale législative a adopté d'urgence la loi dont la teneur suit:

Art. 1. — Le tribunal des conflits est présidé par le ministre de la justice.

Ses décisions ne peuvent être rendues qu'au nombre de neuf juges, pris également, à l'exception du ministre, dans les deux corps qui concourent à sa formation.

Art. 2. — En cas d'empêchement du ministre, il est remplacé dans la présidence du tribunal des conflits par le ministre chargé du département de l'instruction publique.

Art. 3. — Si un autre membre du tribunal est empêché, il est remplacé, selon le corps auquel il appartient, soit par un conseiller d'Etat, soit par un membre de la cour de cassation.

A cet effet, chacun des deux corps élit dans son sein deux suppléants.

Ces suppléants seront appelés à faire le service dans l'ordre de leur nomination.

La durée de leurs fonctions sera la même que celle des membres titulaires, et ils seront nommés en même temps.

Il sera procédé à cette nomination par le conseil d'Etat et par la cour de cassation dans les huit jours qui suivront la promulgation de la présente loi.

Art. 4. — Les décisions du tribunal des conflits ne pourront être rendues qu'après un rapport écrit fait par l'un des membres du tribunal et sur les conclusions du ministère public.

Art. 5. — Les fonctions de rapporteur seront alternativement confiées à un conseiller d'Etat et à un membre de la cour de cassa-

tion, sans que cet ordre puisse être interverti.

Art. 6. — Les fonctions du ministère public seront remplies par deux commissaires du gouvernement, choisis tous les ans par le président de la République, l'un parmi les maîtres des requêtes au conseil d'Etat, l'autre dans le parquet de la cour de cassation.

Il sera adjoint à chacun de ces commissaires un suppléant choisi de la même manière et pris dans les mêmes rangs, pour le remplacer en cas d'empêchement.

Ces nominations devront être faites, chaque année, avant l'époque fixée pour la reprise des travaux du tribunal.

Art. 7. — Dans aucune affaire, les fonctions de rapporteur et celles du ministère public ne pourront être remplies par deux membres pris dans le même corps.

Art. 8. — Le délai fixé par l'art. 7 de l'ordonnance du 12 mars 1831 est porté à trois mois pour le jugement des conflits actuellement pendants et de ceux qui pourront être élevés dans les trois mois qui suivront l'installation du tribunal des conflits.

Art. 9. — Le règlement du 26 octobre 1849 est modifié en tout ce qui ne serait pas conforme aux dispositions de la présente loi.

Jurisprudence.

1. *Objet du conflit.* — Le préfet ne peut proposer le déclinatoire et élever le conflit devant un tribunal, dans le but de demander le renvoi de l'affaire devant le jury d'expropriation institué par la loi du 3 mai 1841. La revendication par la voie du conflit est autorisée seulement dans l'intérêt de la juridiction administrative. — 12 mars 1863.

2. *Le conflit ne peut être élevé en toutes matières.* — Le conflit ne peut être élevé en matière criminelle, ni en matière correctionnelle, à moins qu'il ne s'agisse : 1° d'une contravention dont la répression est réservée par la loi au conseil de préfecture ; 2° ou d'une question préjudicielle à résoudre.

Les poursuites correctionnelles dirigées contre un piqueur des ponts et chaussées et un cantonnier pour avoir occasionné des blessures à un particulier en négligeant d'éclairer leurs travaux pendant la nuit, ne peuvent donner lieu au conflit lorsqu'il est reconnu par l'administration que l'éclairage devait avoir lieu et que les prévenus se bornent à se renvoyer de l'un à l'autre la responsabilité de l'accident. Il n'existe dans ce cas aucune question préjudicielle dont l'appréciation appartienne à l'autorité administrative. — 13 juin 1858.

Dans une action possessoire en complainte, exercée à l'occasion du passage en voiture sur des terrains dont le propriétaire prétend avoir depuis plus d'un an la possession paisible et publique, libre de toute servitude de passage en voiture, le conflit ne peut être élevé, si le tribunal s'est déclaré incompétent pour décider la question préjudicielle de l'existence d'un chemin vicinal et de l'application des actes administratifs de classement, et s'est uniquement fondé, pour rejeter le déclinatoire, sur l'absence de preuve de la possession annale invoquée par le demandeur. — 19 janvier 1869.

3. *Devant qui peut-il être élevé.* — Il ne peut être élevé que devant les tribunaux de première instance et les cours d'appel. Il peut être élevé devant le juge du référé (Voir *Référé*). — 22 janvier 1867.

Il ne peut l'être devant les juges de paix, la cour de cassation, les tribunaux de commerce, les conseils de prud'hommes, le jury d'expropriation.

4. *Par qui le conflit est-il élevé.* — Il est élevé à toutes les phases par le préfet du département dans lequel l'affaire a pris naissance et a été portée devant un tribunal de première instance.

Le préfet compétent pour proposer le déclinatoire et élever le conflit devant les tribunaux compris dans la circonscription de son département, a seul qualité pour faire ces actes devant la cour impériale où sont portées par voie d'appel les affaires que l'autorité administrative veut revendiquer. — 15 mai 1858.

5. *A quel moment le conflit peut-il être élevé?* — Il ne peut être élevé après des jugements définitifs ou acquiescés, ou passés en force de chose jugée.

L'art. 4 de l'ordonnance du 1er juin 1828, portant qu'il ne pourra jamais être élevé de conflit après des jugements acquiescés, ne doit s'entendre que de l'acquiescement qui aurait conféré la force de la chose jugée à un jugement ayant statué définitivement sur le fond de la contestation et non de l'acquiescement à un jugement simplement interlocutoire, tel que celui qui ordonne une expertise. — 30 août 1845.

Il ne peut être élevé de conflit après des jugements qui ont acquis l'autorité de la chose jugée. — Dès lors, quand un appel est non recevable pour avoir été formé hors des délais légaux, le conflit élevé à l'encontre du jugement de première instance devenu définitif n'est plus lui-même recevable. — 30 juillet 1857.

Le préfet a le droit d'élever le conflit tant qu'il n'a pas été statué définitivement sur le fond de la contestation ; dès lors, il est recevable à présenter le déclinatoire, nonobstant le jugement rendu sur l'exception d'incompé-

tence proposée par l'une des parties. — 4 juillet 1845.

Le conflit peut être élevé tant qu'il n'a pas été statué définitivement sur le fond de la contestation et lors même que l'autorité judiciaire serait saisie en vertu d'un renvoi prononcé par la cour de cassation. — 19 mars 1847.

Un jugement frappé d'appel ne peut donner lieu au conflit devant le tribunal dessaisi. — 2 janvier 1857.

Aux termes de l'art. 4 de l'ordonnance du 1er juin 1828, le conflit ne peut être élevé après un jugement en dernier ressort ou acquiescé, mais cette disposition laisse en dehors de son application le cas d'un simple jugement interlocutoire ; or, un jugement qui se borne à trancher la question de compétence a le caractère de jugement interlocutoire (puisqu'il réserve le fond) et bien qu'il n'ait pas été frappé d'appel par le préfet, celui-ci agissant au nom de la puissance publique, est recevable à soulever encore la question de compétence déjà jugée par le tribunal, à la condition de se conformer aux prescriptions des art. 6 et 8 de l'ordonnance de 1828. — 21 octobre 1871.

6. *Du déclinatoire.* — La présentation d'un déclinatoire par le préfet, dans les formes prescrites par l'art. 6 de l'ordonnance du 1er juin 1828, est une formalité substantielle dont l'omission entraîne la nullité du conflit. — Il ne peut pas y être suppléé par l'exception d'incompétence que les parties, et spécialement le préfet, comme représentant l'Etat défendeur dans l'instance, auraient proposée. — 14 décembre 1872.

Lorsque le déclinatoire a été déposé en temps utile au parquet du procureur du roi, mais n'a pas été communiqué officiellement au tribunal, le préfet peut valablement élever le conflit même après le jugement rendu sur le fond de la contestation. L'administration ne peut, en effet, être rendue responsable de la faute du parquet. — 21 août 1845.

Lorsque le déclinatoire soumis au tribunal a été suivi d'un jugement d'incompétence et que le préfet a laissé passer le délai de quinzaine depuis l'acte d'appel sans élever le conflit, il ne peut plus valablement l'élever devant la cour, après l'arrêt qui a réformé le jugement sur la question de compétence, s'il n'a pas présenté au préalable un nouveau déclinatoire. Mais il lui reste le droit d'élever le conflit devant le tribunal auquel l'affaire a été renvoyée par la cour. — 13 novembre 1875.

Le conflit est valablement élevé à l'encontre d'un jugement qui, sans faire mention du déclinatoire, le rejette implicitement en statuant comme s'il n'existait pas. — 3 avril 1850.

7. *Des dépens.* — Un tribunal ne peut condamner le préfet aux dépens en raison du rejet du déclinatoire qu'il a présenté, sans méconnaître les pouvoirs conférés à l'autorité administrative pour la revendication de ses attributions devant l'autorité judiciaire. — 18 juillet 1874, 12 décembre 1868.

8. *Dépôt au greffe de l'arrêté de conflit.* — C'est au greffe de la juridiction qui a statué sur le déclinatoire que doit être déposé l'arrêté qui élève le conflit d'attributions. — 25 avril 1857.

L'arrêté de conflit doit, à peine de nullité, être déposé au greffe dans la quinzaine de la transmission faite par le procureur du roi au préfet, du jugement qui rejette le déclinatoire. — 28 novembre 1845, 10 mars 1858, 26 décembre 1862.

Le préfet ne peut élever le conflit avant d'avoir proposé le déclinatoire. — Ce déclinatoire ne peut être suppléé par des conclusions motivées présentées par un avoué au nom du préfet et tendant à ce que l'autorité judiciaire se déclare incompétente. — 5 septembre 1842.

Le conflit ne peut être élevé qu'après que l'autorité judiciaire a rejeté le déclinatoire présenté par le préfet. — Dès lors, est prématuré le conflit élevé contre un jugement ordonnant une expertise sur une question dont l'autorité administrative revendique la connaissance, alors que le tribunal s'est formellement réservé de statuer, après l'expertise, sur le déclinatoire du préfet et sur sa propre compétence. — 5 janvier 1860.

Si l'arrêté de conflit, au lieu d'avoir été déposé au greffe, a été adressé directement par le préfet au procureur et remis au parquet dans la quinzaine utile, le préfet peut être considéré comme ayant satisfait aux dispositions de l'ordonnance de 1828. — 12 février 1870.

Décision du tribunal des conflits. — Le tribunal des conflits prend une décision qui annule ou qui confirme l'arrêté de conflit.

S'il est annulé, l'affaire reprend son cours interrompu devant les tribunaux ordinaires.

S'il est confirmé, les tribunaux ordinaires ne peuvent plus connaître de l'affaire et c'est à la partie qu'il appartient de la porter devant la juridiction compétente.

Du conflit négatif.

La procédure du conflit négatif est réglée par le chapitre III du règlement du 26 octobre 1849, ci-dessus reproduit.

Il ne peut y avoir conflit négatif que si l'une des deux autorités auxquelles on s'est adressé, et qui se sont déclarées incompétentes, était réellement compétente.

Pour qu'il y ait conflit négatif, il faut que

les déclarations d'incompétence faites par l'autorité judiciaire et par l'autorité administrative soient intervenues sur le même litige et entre les mêmes parties. — 18 février 1858.

Lorsqu'une partie, après avoir formé une demande en règlement de juges devant le conseil d'Etat sur conflit négatif, a posé des conclusions à fin de sursis et des conclusions au fond devant le tribunal civil qui y a statué par des jugements ayant acquis l'autorité de la chose jugée, la requête en règlement de juges doit être rejetée comme étant devenue sans objet. — 10 février 1877.

CONGÉS.

Circulaire du ministre des travaux publics du 20 novembre 1851. — Dispositions relatives aux congés.

Monsieur le préfet, le règlement d'administration publique du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées, renferme, au sujet des congés, les dispositions suivantes :

« Art. 22, § 1er. — Les congés temporaires ne dépassent pas trois mois. Ils sont accordés par le ministre, sur l'avis des préfets, pour les ingénieurs en chef, et sur l'avis des ingénieurs en chef et des préfets, pour les ingénieurs ordinaires.

« § 2. — Toutefois, les préfets peuvent accorder aux ingénieurs en chef et aux ingénieurs ordinaires des permissions d'absence dont la durée n'excède pas dix jours.

« Art. 23, § 1er. — Les ingénieurs qui excèdent les limites de leurs permissions ou congés, ou qui ne se rendent pas à leur poste aux époques assignées, sont privés de leurs appointements pour tout le temps de leur absence de ce même poste, sans préjudice des mesures disciplinaires qui pourraient leur être appliquées.

« § 2. — Si le retard excède trois mois, l'ingénieur peut être déclaré démissionnaire. »

Le paragraphe 1er de l'art. 22 ne fait que reproduire des dispositions déjà en vigueur. Je crois devoir le compléter, en rappelant les prescriptions de ma circulaire du 9 juin 1849 et en indiquant ce qu'il me paraît convenable d'y ajouter pour assurer mieux la stricte exécution de mesures impérieusement réclamées dans l'intérêt de l'ordre et de la régularité du service.

D'après la circulaire de 1849, l'avis du départ et du retour de l'ingénieur qui obtient un congé doit être transmis par le préfet, s'il s'agit d'un ingénieur en chef, et par l'ingénieur en chef, s'il s'agit d'un ingénieur ordinaire. En cas de déplacement, l'administration doit être informée de la même manière du départ de l'ingénieur et de son arrivée à sa nouvelle résidence.

Malgré cette prescription, l'administration se trouve, aujourd'hui comme autrefois, dans l'impossibilité de savoir d'une manière certaine, à un moment donné, si l'ingénieur qui a obtenu un congé, ou qui est appelé à une nouvelle destination, se trouve ou ne se trouve pas à son poste. Souvent, en effet, les ingénieurs ne profitent de leurs congés que longtemps après les avoir obtenus, et quelquefois l'avis de leur départ ne parvient à l'administration que lorsqu'ils sont déjà de retour.

Pour obvier à cette double cause d'incertitude, je crois devoir arrêter les dispositions suivantes :

A l'avenir, la demande devra indiquer et la décision déterminera l'époque précise à laquelle commencera le congé; tout le temps écoulé à partir de cette époque sera compté dans la durée du congé, qui se trouvera réduite d'autant.

L'ingénieur en congé ou déplacé devra, dans les vingt-quatre heures de son départ et de son arrivée, en donner avis au chef de service ou au préfet par une lettre qui sera immédiatement transmise à l'administration centrale. Il sera pris note de la date de ces notifications sur un registre spécial tenu à cet effet au bureau du personnel.

Les dispositions qui précèdent ne concernent que les congés dont la durée excède dix jours. Les permissions d'absence de dix jours au plus pourront, d'après le § 2 de l'art. 22 du règlement, être accordées directement par les préfets. Il devra toutefois être donné avis au ministre de la décision qui aura accordé le congé, de ses motifs et de l'époque du départ, et du retour de l'ingénieur.

Ces permissions d'absence ne donneront lieu à aucune retenue sur le traitement. Mais le délai de dix jours est une limite rigoureuse qui ne peut être dépassée. L'ingénieur dont l'absence se prolongerait au delà tomberait sous l'application des dispositions relatives aux congés ordinaires.

Je n'ai pas besoin, monsieur le préfet, d'appeler votre attention sur la nécessité de n'accorder de semblables permissions que pour des motifs sérieux, et dans le cas seulement où le service des ingénieurs ne peut avoir à souffrir de leur absence. Je m'en remets entièrement, à cet égard, à votre prudence et à votre sollicitude pour les intérêts du service.

L'art. 23 du règlement décide que les ingénieurs qui excèdent les limites de leurs permissions ou congés, ou qui ne se rendent pas à leur poste aux époques assignées, sont privés de leurs appointements. Cette privation s'applique non seulement à la prolongation irrégulière de l'absence, mais à toute la durée du congé. Ce n'est, en effet, que par une sorte de faveur que le fonctionnaire qui ne fait pas de service conserve une partie de son traitement, et cette faveur doit être retirée à celui

qui, sans autorisation, reste éloigné de son poste après l'expiration de son congé. L'absence irrégulièrement prolongée peut, d'ailleurs, donner lieu à des mesures disciplinaires, et, si elle durait plus de trois mois, l'ingénieur pourrait être déclaré démissionnaire.

Les dispositions relatives aux congés des ingénieurs s'appliqueront également aux conducteurs. Il me paraît toutefois inutile d'informer l'administration supérieure des permissions d'absence de dix jours au plus accordées à ces agents, à moins qu'ils ne viennent à Paris; dans ce cas, l'administration devra être prévenue. Ces permissions pourront être accordées directement par le chef du service, à la charge de vous en donner avis et de vous faire connaître le jour du départ et du retour du conducteur en congé.

Pour les agents inférieurs, les permissions d'absence n'excédant pas dix jours pourront être accordées par les ingénieurs ordinaires, à la charge d'en informer immédiatement l'ingénieur en chef. Les congés de dix jours à un mois seront accordés par vous, sur la proposition de l'ingénieur en chef. L'administration supérieure n'aura à intervenir que pour les congés excédant un mois.

Circulaire du ministre des travaux publics du 30 mars 1857.— Pensions, congés, certificats médicaux à produire à l'appui des demandes de pension pour cause d'invalidité et des demandes de congé pour cause de maladies.

Monsieur le préfet, lorsqu'un fonctionnaire ou employé demande son admission à la retraite pour cause d'invalidité ou d'infirmités dans les cas prévus par l'art. 5, paragraphe dernier, et par l'art. 11, § 3 de la loi du 9 juin 1853, son état de santé doit être constaté, suivant les prescriptions des art. 30 et 35 du règlement d'administration publique du 9 novembre 1853, par un médecin désigné par l'administration et assermenté.

L'art. 16 du même règlement, relatif aux congés que peuvent obtenir les fonctionnaires et employés, les dispense, dans certains cas de maladie, de toute retenue sur leur traitement, et suppose également, dans ces divers cas, la production d'un certificat de médecin comme base de la décision à prendre par l'autorité supérieure.

Jusqu'ici aucune règle précise n'a été prescrite par l'administration pour la délivrance des certificats à produire en exécution des art. 16, 30 et 35 ci-dessus rappelés du règlement du 9 novembre 1853. J'ai pensé qu'il y avait utilité à combler cette lacune, et je viens vous faire connaître les dispositions auxquelles il m'a paru convenable de s'arrêter.

En principe, monsieur le préfet, c'est à vous qu'il appartient de choisir les médecins appelés à délivrer les certificats dont il s'agit; mais il m'a semblé qu'au lieu de les désigner dans chaque cas particulier, il y aurait avantage à faire choix immédiatement d'un médecin spécial qui serait appelé à faire, dans chaque circonstance, les constatations qui pourraient être nécessaires.

Un médecin par arrondissement ne suffirait pas évidemment, et il me paraît qu'il conviendrait d'en désigner un par canton; mais provisoirement, comme le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics n'a pas, dans tous les cantons, d'agents auxquels soient applicables les dispositions de la loi sur les pensions, il y aura lieu de ne faire d'abord les nominations des médecins que pour les cantons où la nécessité en sera constatée; on procédera ensuite successivement, pour les autres cantons, au fur et à mesure des besoins.

Je vous prie, monsieur le préfet, de vous occuper immédiatement de l'exécution des dispositions ci-dessus. Les médecins que vous aurez désignés prêteront serment entre vos mains, pour l'arrondissement chef-lieu et entre les mains du sous-préfet pour les autres arrondissements. Dans le cas d'ailleurs où ils ne pourraient se rendre, soit au chef-lieu du département, soit au chef-lieu d'arrondissement, vous pourriez déléguer le juge de paix du canton pour recevoir le serment. Une expédition de l'acte de prestation de serment vous serait transmise, et le médecin ainsi assermenté pourrait, sans formalité nouvelle, remplir les diverses missions qui lui seraient confiées.

Quant aux honoraires des médecins, il m'a paru qu'ils pourraient être réglés à raison de 2 francs par certificat, avec addition d'une somme de 25 centimes par kilomètre, lorsque les médecins seraient obligés de se déplacer en dehors de la commune de leur résidence.

Ces frais seront payés sur les mémoires présentés par les médecins et approuvés par l'administration supérieure. Ils seront imputés sur le même chapitre du budget que le traitement du fonctionnaire ou de l'agent intéressé.

A l'égard des médecins sur lesquels votre choix devra se porter de préférence, je ne puis mieux faire que de m'en rapporter à votre appréciation personnelle. Je me bornerai à vous faire remarquer que les médecins qui font partie des conseils départementaux d'hygiène publique et de salubrité, les médecins des hôpitaux, les médecins des épidémies dans chaque arrondissement, et ceux qui, dans les autres localités, sont déjà en possession de la clientèle des administrations publiques, sont des candidats tout naturellement désignés. Il est entendu, d'ailleurs, que les médecins attachés aux écoles d'agriculture, aux écoles d'arts et métiers, aux écoles vétérinaires, aux dépôts d'étalons, aux établissements sanitaires du littoral, seront de préfé-

rence chargés de délivrer les certificats réglementaires aux fonctionnaires et employés de ces établissements, et n'auront droit à des honoraires qu'autant qu'ils ne recevraient pas une rétribution annuelle de l'administration. Ces médecins devront, comme les autres, prêter serment pour que leurs certificats soient valables, à moins qu'ils ne l'aient déjà prêté lors de leur installation.

Circulaire du ministre des travaux publics du 18 août 1863. — Congés. — Certificats de médecin.

Monsieur, aux termes de l'art. 16 du règlement du 9 novembre 1853, sur les pensions civiles, les fonctionnaires qui obtiennent un congé pour cause de maladie ne peuvent conserver l'intégralité de leur traitement qu'autant que la maladie a été dûment constatée. Les demandes de congé doivent donc être, dans ce cas, accompagnées d'un certificat de médecin.

Je vous prie, Monsieur, de vouloir bien veiller à ce que cette pièce soit toujours jointe aux demandes de congé pour cause de maladie que vous auriez à me transmettre.

Décret du 25 mars 1857. — Ingénieurs. Congés illimités.

Vu les dispositions des décrets d'organisation du corps des ponts et chaussées et du corps des mines, relatives aux congés illimités des ingénieurs et ainsi conçues, (Décret du 13 octobre 1851, art. 19; décret du 24 décembre 1851, art. 18) :

« Le congé illimité est accordé par le ministre, sur la demande des ingénieurs qui se retirent temporairement du service de l'État pour s'attacher au service des compagnies, prendre du service à l'étranger, ou pour toute autre cause. »

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1. — Les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines ne pourront obtenir de congés illimités que lorsqu'ils compteront au moins cinq ans de services effectifs, à dater de leur promotion au grade d'ingénieur ordinaire de 3e classe.

Circulaire du ministre des travaux publics du 28 novembre 1863. Congés. Avis à donner du départ et du retour des ingénieurs.

Monsieur le préfet, aux termes d'une circulaire en date du 20 novembre 1851 les ingénieurs qui ont obtenu un congé doivent, dans les vingt-quatre heures de *leur départ* et de *leur retour* à leur poste, en donner avis au chef de service ou au préfet, par une lettre qui est transmise immédiatement à l'administration supérieure.

Cette prescription, monsieur le préfet, est loin d'être exactement suivie et l'administration se trouve souvent dans l'impossibilité de savoir, à un moment donné, si des ingénieurs, à qui des congés ont été accordés, se trouvent ou ne se trouvent pas à leur poste. Je crois devoir, en conséquence, vous rappeler les prescriptions de la circulaire précitée et vous prier de veiller à ce qu'elles soient strictement observées.

Retenues de traitement pour congés. Décret du 9 novembre 1853.

Les retenues de traitement pour congés sont fixées par le décret du 9 novembre 1853 relatif aux *pensions civiles*. C'est à ce mot qu'on le trouvera reproduit.

Le décret du 9 novembre 1853, en concédant à l'administration la faculté d'accorder aux fonctionnaires malades par suite d'un accident grave, résultant notoirement de l'exercice de leurs fonctions, des congés sans retenue de leur traitement, n'a point ouvert à ces fonctionnaires un droit qui puisse être exercé par la voie contentieuse. — 13 juin 1860.

Congé illimité des inspecteurs généraux attachés aux compagnies. Décret du 13 janvier 1864.

Art. 1. — Sauf les cas exceptionnels sur lesquels nous nous réservons de statuer, les inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines, mis, sur leur demande, en congé illimité pour s'attacher au service des compagnies, ne pourront à l'avenir être remis en activité au service de l'Etat.

Art. 2. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Notes sur les ingénieurs en congé illimité. — D'après la circulaire du ministre des travaux publics du 12 juillet 1877, les inspecteurs généraux doivent comprendre dans leurs notes signalétiques annuelles les ingénieurs, conducteurs, etc., en service détaché ou en congé illimité.

CONSEIL D'ARRONDISSEMENT.

Voyez *Arrondissement*.

CONSEIL DE PRÉFECTURE.

Historique de l'institution. — Nous étudierons au mot *Juridiction administrative* les raisons qui justifient l'existence des tribunaux administratifs, dont le rôle est tout différent de celui des tribunaux civils. Nous ne voulons présenter ici qu'un historique sommaire des

conseils de préfecture et des tribunaux qui les ont précédés.

Jusqu'en 1789, la justice administrative était exercée par les intendants et par le conseil d'Etat du roi, c'est-à-dire par l'administration elle-même. De là, de nombreux actes d'arbitraire et de bon plaisir, et une absence complète de garantie pour les intérêts privés.

A côté des intendants et du conseil d'Etat fonctionnaient un assez grand nombre de tribunaux spéciaux ou de tribunaux d'exception : capitaineries royales, juges et officiers des gabelles, élections, greniers à sel, juges des traites, grueries, maîtrise des eaux et forêts, bureaux des finances, cours des monnaies, cours des aides, requêtes de l'hôtel, grand conseil, prévôté de l'hôtel, connétablie, tribunaux d'amirauté, chambres des comptes.

Toutes ces institutions furent supprimées en 1790 et 1791.

Cependant, on ne pouvait pas et on ne voulait pas supprimer la juridiction administrative ; on songea d'abord à créer dans chaque département un tribunal d'administration, mais on recula devant la dépense et devant la crainte de multiplier les juges. Ne voulant pas remettre le contentieux administratif aux tribunaux ordinaires, on le confia à l'administration elle-même.

Les directoires de département, composés de huit membres, furent chargés de juger en dernier ressort les contestations relatives aux contributions directes et les difficultés soulevées par les entrepreneurs de travaux publics relativement à l'interprétation et à l'exécution de leurs marchés, de régler les indemnités dues aux particuliers pour terrains pris ou fouillés pour l'exécution de travaux et celles dues pour dommages résultant de l'exécution des travaux publics. La compétence des directoires fut bientôt élargie par la loi du 7 septembre 1790.

Sous le consulat, la constitution du 22 frimaire an VIII créa la juridiction administrative telle qu'elle existe aujourd'hui ; en haut, auprès du chef de l'Etat, un conseil d'Etat chargé de préparer les lois et règlements et de juger en dernier ressort le contentieux administratif ; dans chaque département, un préfet, avec un conseil électif pour la répartition de l'impôt et le vote des ressources locales, et avec un conseil de préfecture, composé de trois à cinq membres, pour éclairer le préfet dans les matières administratives et pour juger le contentieux.

Rœderer motivait en ces termes la nouvelle institution :

« Dans l'administration locale il faut distinguer trois services distincts :

« 1° L'administration proprement dite ;

« 2° Les jugements qui se rendent d'office en matière de contributions et qui consistent dans les différentes répartitions qui se font entre les masses et les individus ;

« 3° Le jugement du contentieux dans toutes les parties de l'administration.

« Le projet de loi sépare ces trois fonctions.

« Il remet la première à un seul magistrat dans chaque degré du pouvoir administratif, savoir : au préfet, au sous-préfet, au maire.

« Il remet la seconde à des conseils du département, à des conseils d'arrondissement et aux répartiteurs municipaux dont l'existence est conservée.

« Il remet la troisième à un conseil de préfecture.

« Ces dispositions sont fondées sur deux principes : administrer doit être le fait d'un seul homme, et juger le fait de plusieurs. »

« Remettre le contentieux de l'administration à un conseil de préfecture a paru nécessaire pour ménager au préfet le temps que demande l'administration, pour garantir aux personnes intéressées qu'elles ne seront pas jugées sur des rapports et des avis de bureau, pour donner à la propriété des juges accoutumés au ministère de la justice, à ses règles et à ses formes ; pour donner tout à la fois à l'intérêt particulier et à l'intérêt public la sûreté qu'on ne peut guère attendre d'un jugement porté par un seul homme. Car cet administrateur, qui balance avec impartialité des intérêts collectifs, peut se trouver prévenu et passionné quand il s'agit de l'intérêt d'un particulier ; il peut être sollicité par ses affections et ses haines personnelles à trahir l'intérêt public ou à blesser les droits particuliers.

« Sous le règne qui a précédé la Révolution, une grande partie du contentieux de l'administration était portée devant les tribunaux, qui s'étaient fait un esprit contraire à l'intérêt du Trésor public. Leur partialité détermina l'Assemblée constituante à réunir le contentieux de l'administration avec l'administration elle-même ; et, comme cette assemblée remit les fonctions administratives à des directoires nombreux, elle crut pouvoir faire de ces corporations des espèces de tribunaux. En effet, la justice pouvait trouver quelque sûreté dans ce système. C'est avec l'administration qu'il était incompatible, parce que les ordres du gouvernement et les lois elles-mêmes rencontraient la délibération là où ils ne devaient trouver qu'empressement à l'action et à l'obéissance.

« Le gouvernement croit avoir pris un juste milieu entre l'ancien système qui séparait la justice administrative et l'administration, comme inconciliables, et le nouveau qui les cumulait dans les mêmes mains, comme si elles eussent été une seule et même chose. »

Malgré de vives attaques, souvent répétées, l'institution des conseils de préfecture a survécu, parce qu'elle répond à une nécessité et

parce que, avant de la supprimer, il faut savoir à qui devront être dévolues les attributions qu'elle exerce.

La procédure devant les conseils de préfecture est longtemps restée vague, sans règle fixe; la loi du 21 juin 1865, en rendant certaines règles générales obligatoires, a réalisé un grand progrès.

Lois et décrets relatifs au conseil de préfecture. — Nous avons réuni ci-après les lois et décrets relatifs aux conseils de préfecture, nous réservant de donner ensuite les développements et commentaires indispensables :

Loi du 28 *pluviôse an VIII sur l'administration départementale.*

Art. 2. — Il y aura, dans chaque département un préfet, un conseil de préfecture et un conseil général de département, lesquels rempliront les fonctions exercées maintenant par les administrations et commissaires de département.

Le conseil de préfecture sera composé de cinq membres, et le conseil général le sera de vingt-quatre dans les départements ci-après nommés.

. . . .

Art. 4. — Le conseil de préfecture prononcera:

Sur les demandes de particuliers tendant à obtenir la décharge ou la réduction de leur cote de contributions directes ;

Sur les difficultés qui pourraient s'élever entre les entrepreneurs de travaux publics et l'administration concernant le sens ou l'exécution des clauses de leurs marchés;

Sur les réclamations des particuliers qui se plaindront de torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs et non du fait de l'administration;

Sur les demandes et contestations concernant les indemnités dues aux particuliers à raison des terrains pris ou fouillés pour la confection des chemins, canaux et autres ouvrages publics ;

Sur les difficultés qui pourront s'élever en matière de grande voirie ;

Sur les demandes qui seront présentées par les communautés des villes, bourgs ou villages pour être autorisées à plaider;

Enfin, sur le contentieux des domaines nationaux.

Art. 5. — Lorsque le préfet assistera au conseil de préfecture, il présidera; en cas de partage, il aura voix prépondérante.

Arrêté du 19 *fructidor an IX, relatif aux délibérations des conseils de préfecture.*

Art. 1. — Les conseils de préfecture ne pourront prendre aucune délibération si les membres ne sont au moins au nombre de trois. Le préfet, lorsqu'il assistera à la séance, comptera pour compléter les membres nécessaires pour délibérer.

Art. 2. — En cas de partage, ou d'insuffisance du nombre des membres du conseil, ils seront remplacés de la manière suivante.

Art. 3. — Les membres restant au conseil de préfecture désigneront, à la pluralité des voix, un des membres du conseil général de département, qui siégera avec ceux du conseil de préfecture, soit qu'il faille compléter le nombre nécessaire pour délibérer ou vider un partage. Le choix ne pourra jamais tomber sur les membres des tribunaux qui font partie des conseils généraux de département.

Art. 4. — En cas de partage sur le choix du suppléant, la voix du préfet s'il assiste à la séance, ou du plus ancien d'âge des conseillers, si le préfet n'est pas à la séance du conseil, aura la prépondérance.

Art. 5. — Si le préfet est absent du chef-lieu ou du département, celui qui le remplacera aura, dans tous les cas, voix prépondérante, comme le préfet lui-même.

Art. 6. — Le service des suppléants au conseil de préfecture sera gratuit en cas de récusation, maladie ou partage ; en cas d'absence, le suppléant aura droit, proportionnellement au temps de son service, à la moitié du traitement de celui qu'il remplacera.

Décret du 16 *juin* 1808 *sur les conseillers de préfecture suppléants.*

Art. 1. — Les membres des conseils de préfecture qui, tous à la fois, seraient forcément empêchés d'exercer leurs fonctions, seront suppléés par un égal nombre de membres du conseil général, autres que ceux qui seraient en même temps juges dans nos tribunaux.

Art. 3. — Seront désignés par notre ministre de l'intérieur les membres du conseil général, sur la présentation du préfet.

Décret du 30 *décembre* 1862, *publicité des audiences sur affaires contentieuses.*

Art. 1. — A l'avenir, les audiences des conseils de préfecture, statuant sur les affaires contentieuses, seront publiques.

Art. 2. — Après le rapport qui sera fait sur chaque affaire par un des conseillers, les parties pourront présenter leurs observations, soit en personne, soit par mandataire.

La décision motivée sera prononcée en audience, après délibéré hors la présence des parties.

Art. 3. — Le secrétaire général de la préfecture remplira les fonctions de commissaire

du gouvernement. Il donnera ses conclusions dans les affaires contentieuses.

Les auditeurs au conseil d'Etat attachés à une préfecture pourront y être chargés des fonctions du ministère public.

Art. 4. — En cas d'insuffisance du nombre des membres nécessaires pour délibérer, il y sera pourvu conformément à l'arrêté du 19 fructidor an IX et au décret du 16 juin 1808.

Art. 5. — Il y aura auprès de chaque conseil un secrétaire-greffier nommé par le préfet et choisi parmi les employés de la préfecture.

Art. 6. — Les comptes des receveurs des communes et des établissements de bienfaisance ne seront pas jugés en séance publique.

Art. 7. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Circulaire ministérielle du 27 juillet 1854, sur l'instruction des affaires contentieuses.

Monsieur le préfet, l'administration a été chargée du soin de procéder à l'instruction des affaires contentieuses devant les tribunaux administratifs. C'est un devoir pour elle de presser cette instruction par tous les moyens dont elle peut disposer. Les intérêts auxquels il s'agit de donner satisfaction sont, d'ailleurs, nombreux et dignes de la plus grande sollicitude ; tantôt c'est un propriétaire dont le droit d'user est restreint par les règlements de grande voirie, ou qui, pour des motifs d'utilité publique, a vu son champ endommagé par l'extraction, le transport et le dépôt des matériaux destinés à l'exécution des travaux de l'Etat ; tantôt c'est un entrepreneur qui a engagé dans son opération un capital plus ou moins considérable, et qui a besoin d'être fixé sur la légitimité de ses réclamations pour poursuivre ou entamer d'autres entreprises.

On s'est plaint pendant longtemps que l'instruction des affaires contentieuses marchait avec lenteur ; il est reconnu aujourd'hui qu'elle se fait avec plus d'activité, mais en a encore à regretter des ajournements fâcheux qu'il paraît possible d'éviter par un redoublement de zèle. Mon désir, monsieur le préfet, est que tous les fonctionnaires du département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics multiplient leurs efforts pour abréger les délais de l'examen, et contribuent ainsi à la célérité des solutions. La justice ne doit pas se faire attendre ; elle doit être active et prompte. Tout retard dans la décision d'une affaire est une espèce de déni de justice dont l'administration doit, de toutes ses forces, éloigner la responsabilité. Je demande donc à MM. les ingénieurs la plus grande vigilance pour l'expédition des affaires contentieuses ; je les invite à ne garder les dossiers entre leurs mains que pendant le temps strictement nécessaire pour éclairer les faits et préparer leurs conclusions. J'ajouterai, monsieur le préfet, que, dans la discussion des affaires de cette nature, MM. les ingénieurs doivent se considérer moins comme les défenseurs d'une cause que comme des *rapporteurs* appelés à donner un avis impartial sur lequel le juge puisse, en toute sécurité, baser sa décision. En se plaçant à ce point de vue, MM. les ingénieurs répondront aux intentions de l'administration, dont le premier intérêt et aussi le premier devoir est de faire prévaloir en toute circonstance la justice, de quelque côté qu'elle se trouve.

Circulaire du 20 *juillet* 1860. — La circulaire du 20 juillet 1860 a rappelé les prescriptions de la précédente et a recommandé tout particulièrement, lorsqu'une affaire jugée est transmise au ministre, « d'indiquer la date de la notification, faite par le préfet à la partie, de l'arrêté du conseil de préfecture, et, s'il y a lieu, la date de la signification que la partie en aurait faite elle-même.

« Cette recommandation essentielle est trop souvent négligée, monsieur la préfet; je crois donc devoir la rappeler à votre attention, afin que désormais l'administration, dans chaque espèce, connaisse toujours d'une manière précise le point de départ du délai de l'appel. J'ajoute, en me référant du reste à la circulaire précitée, qu'à compter de ce point de départ la durée de l'instruction préparatoire doit être calculée de manière à me laisser le temps d'examiner l'affaire et de préparer, au besoin, le pourvoi devant le conseil d'Etat. »

Circulaire du 10 décembre 1864. — Assistance des ingénieurs aux délibérations des conseils de préfecture.

Un examen attentif de la question m'a démontré l'utilité de la présence de MM. les ingénieurs aux délibérations des conseils de préfecture ; mais il ne paraît nécessaire de les faire assister d'un avocat que dans un nombre de cas très restreint où des points de droit difficiles à traiter se trouveraient engagés.

J'ai décidé, après m'être concerté avec le ministre de l'intérieur, que pour toutes les affaires dépendantes du ministère des travaux publics et que les lois et règlements défèrent au jugement du conseil de préfecture, le préfet se concertera avec les ingénieurs en chef du service intéressé pour déterminer celles des affaires pour lesquelles à raison, soit de leur nature, soit de leur importance, ce chef de service devrait assister aux séances publiques du conseil de préfecture, pour donner toutes les explications de fait et de droit que la discussion pourrait rendre nécessaires. L'in-

génieur en chef se ferait suppléer par l'un des ingénieurs sous ses ordres dans le cas où, pour une cause quelconque, il ne pourrait être présent.

L'intervention des ingénieurs rendra presque toujours inutile la présence d'un avocat; néanmoins j'admets que le préfet pourra recourir au ministère d'un avocat lorsque, d'accord avec l'ingénieur en chef, il en reconnaîtra la nécessité.

Loi du 21 juin 1865. — Organisation et fonctionnement des conseils de préfecture.

Art. 1. — Le conseil de préfecture est composé de huit membres y compris le président dans le département de la Seine, de quatre membres dans les départements suivants : Aisne, Bouches-du-Rhône, Calvados, Charente-Inférieure, Côtes-du-Nord, Dordogne, Eure, Finistère, Gard, Haute-Garonne, Gironde, Hérault, Ille-et-Vilaine, Isère, Loire, Loire-Inférieure, Maine-et-Loire, Manche, Meurthe, Morbihan, Moselle, Nord, Orne, Pas-de-Calais, Puy-de-Dôme, Bas-Rhin, Rhône, Saône-et-Loire, Seine-Inférieure, Seine-et-Oise, Somme, et de trois membres dans les autres départements.

Art. 2. — Nul ne peut être nommé conseiller de préfecture s'il n'est âgé de vingt-cinq ans accomplis, s'il n'est, en outre, licencié en droit, ou s'il n'a rempli, pendant dix ans au moins, des fonctions rétribuées dans l'ordre administratif ou judiciaire, ou bien s'il n'a été, pendant le même espace de temps, membre d'un conseil général ou maire.

Art. 3. — Les fonctions de conseiller de préfecture sont incompatibles avec un autre emploi public et avec l'exercice d'une profession.

Art. 4. — Chaque année, un décret de l'empereur désigne, pour chaque département, celui de la Seine excepté, un conseiller de préfecture qui devra présider le conseil en cas d'absence ou d'empêchement du préfet.

Art. 5. — Il y a, dans chaque préfecture, un secrétaire général titulaire.

Il remplit les fonctions de commissaire du gouvernement. Il donne ses conclusions dans les affaires contentieuses.

Les auditeurs au conseil d'Etat attachés à une préfecture peuvent y être chargés des fonctions du ministère public.

Art. 6. — En cas d'insuffisance du nombre des membres nécessaires pour délibérer, il y est pourvu conformément à l'arrêté du 19 fructidor an IX et au décret du 16 juin 1808.

Art. 7. — Il y a, auprès de chaque conseil, un secrétaire greffier nommé par le préfet et choisi parmi les employés de la préfecture.

Art. 8. — Les séances du conseil de préfecture statuant sur les affaires contentieuses sont publiques.

Art. 9. — Après le rapport, qui est fait sur chaque affaire par un des conseillers, les parties peuvent présenter leurs observations, soit en personne, soit par mandataire.

La décision motivée est prononcée en audience, après délibéré hors la présence des parties.

Art. 10. — Les comptes des receveurs des communes et des établissements de bienfaisance ne sont pas jugés en séance publique.

Art. 11. — A l'avenir, seront portées devant les conseils de préfecture toutes les affaires contentieuses dont le jugement est attribué au préfet en conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 12. — Le recours au conseil d'Etat, contre les arrêtés des conseils de préfecture relatifs aux contraventions dont la répression leur est confiée par la loi, peut avoir lieu par simple mémoire, déposé au secrétariat général de la préfecture ou à la sous-préfecture, et sans l'intervention d'un avocat au conseil d'Etat.

Il est délivré au déposant récépissé du mémoire, qui doit être transmis immédiatement, par le préfet, au secrétariat général du conseil d'Etat.

Art. 13. — Sont applicables aux conseils de préfecture les dispositions de l'art. 85 et des art. 88 et suivants du titre V du Code de procédure civile, et celles de l'art. 1036 du même Code.

Art. 14. — Un règlement d'administration publique déterminera provisoirement:

(1°) Les délais et les formes dans lesquels les arrêtés contradictoires ou non contradictoires des conseils de préfecture peuvent être attaqués;

(2°) Les règles de la procédure à suivre devant les conseils de préfecture, notamment pour les enquêtes, les expertises et les visites de lieux ;

(3°) Ce qui concerne les dépens.

Il sera statué par une loi dans un délai de cinq ans.

Décret du 12 juillet 1865. — Procédure devant les conseils de préfecture.

Art. 1. — Les requêtes et mémoires introductifs d'instance et en général toutes les pièces concernant les affaires sur lesquelles le conseil de préfecture est appelé à statuer par la voie contentieuse, doivent être déposés au greffe du conseil.

Ces pièces sont inscrites, à leur arrivée, sur le registre d'ordre qui doit être tenu par le secrétaire greffier; elles sont, en outre, marquées d'un timbre qui indique la date de l'arrivée.

Art. 2. — Immédiatement après l'enregistrement des requêtes et mémoires introductifs d'instance, le préfet ou le conseiller qui le

remplace désigne un rapporteur auquel le dossier de l'affaire est transmis dans les vingt-quatre heures.

Art. 3. — Le rapporteur est chargé, sous l'autorité du conseil de préfecture, de diriger l'instruction de l'affaire ; il propose les mesures et les actes d'instruction.

Avant tout, il doit vérifier si les pièces, dont la production est nécessaire pour le jugement de l'affaire, sont jointes au dossier.

Art. 4. — Sur la proposition du rapporteur, le conseil de préfecture règle les communications à faire aux parties intéressées, soit des requêtes et mémoires introductifs d'instance, soit des réponses à ces requêtes et mémoires.

Il fixe, eu égard aux circonstances de l'affaire le délai qui est accordé aux parties pour prendre communication des pièces et fournir leurs défenses ou réponses.

Art. 5. — Les décisions prises par le conseil pour l'instruction des affaires dans les cas prévus par l'article précédent sont notifiées aux parties dans la forme administrative.

Il est donné récépissé de cette notification.

A défaut de récépissé, il est dressé procès-verbal de la notification par l'agent qui l'a faite.

Le récépissé ou le procès-verbal est transmis immédiatement au greffe du conseil de préfecture.

Art. 6. — Lorsque les parties sont appelées à fournir des défenses sur les requêtes ou mémoires introductifs d'instance, comme il est dit en l'art. 4 ci-dessus, ou à fournir des observations en vertu de l'art. 29 de la loi du 21 avril 1832, elles doivent être invitées en même temps à faire connaître si elles entendent user du droit de présenter des observations orales à la séance publique où l'affaire sera portée pour être jugée.

Art. 7. — La communication aux parties se fait au greffe sans déplacement des pièces.

Art. 8. — Lorsqu'il s'agit de contraventions, il est procédé comme il suit, à moins qu'il n'ait été établi d'autres règles par la loi :

Dans les cinq jours qui suivent la rédaction d'un procès-verbal de contravention et son affirmation, quand elle est exigée, le sous-préfet fait faire au contrevenant notification de la copie du procès-verbal ainsi que de l'affirmation, avec citation devant le conseil de préfecture.

La notification et la citation sont faites dans la forme administrative.

La citation doit indiquer au contrevenant qu'il est tenu de fournir ses défenses écrites dans le délai de quinzaine, à partir de la notification qui lui est faite, et l'inviter à faire connaître s'il entend user du droit de présenter des observations orales.

Il est dressé acte de la notification et de la citation. Cet acte doit être envoyé immédiatement au sous-préfet ; il est adressé par lui, sans délai, au préfet, pour être transmis au conseil de préfecture et y être enregistré comme il est dit en l'art. 1.

Lorsque le rapporteur a été désigné, s'il reconnaît que les formalités prescrites dans les troisième et quatrième alinéas du présent article n'ont pas été remplies, il en réfère au conseil pour assurer l'accomplissement de ces formalités.

Art. 9. — Lorsque l'affaire est en état de recevoir une décision, le rapporteur prépare le rapport et le projet de décision.

Art. 10. — Le dossier avec le rapport et le projet de décision est remis au secrétaire greffier qui le transmet immédiatement au commissaire du gouvernement.

Art. 11. — Le rôle de chaque séance publique est arrêté par le préfet ou par le conseiller qui le remplace, sur la proposition du commissaire du gouvernement.

Art. 12. — Toute partie qui a fait connaître l'intention de présenter des observations orales doit être avertie, par lettre non affranchie, à son domicile ou à celui de son mandataire ou défenseur, lorsqu'elle en a désigné un, du jour où l'affaire sera appelée en séance publique. Cet avertissement sera donné quatre jours au moins avant la séance.

Art. 13. — Les arrêtés pris par les conseils de préfecture dans les affaires contentieuses mentionnent qu'il a été statué en séance publique.

Ils contiennent les noms et conclusions des parties, le vu des pièces principales et des dispositions législatives dont ils font l'application.

Mention y est faite que le commissaire du gouvernement a été entendu.

Ils sont motivés.

Les noms des membres qui ont concouru à la décision y sont mentionnés.

La minute est signée par le président, le rapporteur et le secrétaire greffier.

Art. 14. — La minute des décisions des conseils de préfecture est conservée au greffe, pour chaque affaire, avec la correspondance et les pièces relatives à l'instruction. Les pièces qui appartiennent aux parties leur sont remises sur récépissés, à moins que le conseil de préfecture n'ait ordonné que quelques-unes de ces pièces resteraient annexées à sa décision.

Art. 15. — L'expédition des décisions est délivrée aux parties intéressées par le secrétaire général.

Le préfet fait transmettre aux administrations publiques expédition des décisions dont l'exécution rentre dans leurs attributions.

Art. 16. — Les décisions des conseils de préfecture doivent être transcrites, par ordre de date, sur un registre dont la tenue et la garde sont confiées au secrétaire greffier.

Tous les trois mois, le président du conseil s'assure que ce registre est à jour.

Art. 17. — Lorsque la section du contentieux du conseil d'État pense qu'il est nécessaire, pour l'instruction d'une affaire dont l'examen lui est soumis, de se faire représenter les pièces qui sont déposées au greffe d'un conseil de préfecture, le président de la section fait la demande de ces pièces au préfet.

Le secrétaire de la section adresse au secrétaire greffier un récépissé des pièces communiquées. Il sera fait renvoi du récépissé lorsque les pièces auront été rétablies au greffe du conseil de préfecture.

Circulaire du 21 juillet 1865.

Une circulaire du ministre de l'intérieur du 21 juillet 1865 a commenté le décret précédent, qui s'est proposé d'introduire, dans la procédure des conseils de préfecture, la simplicité des formes, la rapidité de l'instruction et la modicité des frais. En outre, ce décret développe et confirme, au profit des parties, les deux grandes règles de la publicité et de la défense orale.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 27 juin 1873. — Signature des expéditions des arrêtés des conseils de préfecture.

D'après l'art. 434 du décret du 3 mai 1862, portant règlement de la comptabilité publique, d'après l'art. 15 du décret du 12 juillet 1865, et l'art. 7 de la loi du 23 pluviôse an VIII, les expéditions des arrêtés des conseils de préfecture doivent être signées par le secrétaire général de la préfecture.

« Cependant, dans certains départements, les expéditions des arrêtés sont délivrées par de simples conseillers de préfecture qui ne font point fonction de secrétaire général; dans d'autres, elles ne sont signées que par le secrétaire-greffier.

Il me suffira, Monsieur le préfet, de vous signaler l'irrégularité de ces délégations pour qu'on cesse d'y avoir recours dans votre département, si l'usage abusif s'en était introduit. »

Circulaire du ministre de l'intérieur du 20 novembre 1873. — Copies d'arrêtés; pas d'indemnité pour le greffier.

La question s'est posée de savoir si les secrétaires-greffiers des conseils de préfecture ont droit à une indemnité pour la délivrance à l'administration des domaines de copies ou extraits d'arrêtés portant condamnation à des peines pécuniaires, en matière de grande voirie notamment.

La réponse des ministres des finances et de l'intérieur a été négative.

Les vice-présidents des conseils de préfecture doivent donc s'abstenir de comprendre dans la taxation des dépens les frais de l'expédition à délivrer à l'administration des domaines.

Décret du 23 décembre 1872. Traitement.

Le traitement des conseillers de préfecture est fixé à 2,000, 3,000 et 4,000 fr. pour les préfectures de 3e, 2e et 1re classes.

A Paris, le traitement des conseillers est de 8,000 fr. et celui du président 15,000 fr.

Attributions des conseils de préfecture. — Les attributions des conseils de préfecture sont nombreuses; nous insisterons particulièrement sur celles qui ont trait aux travaux publics. On distingue trois genres d'attributions : 1° attributions consultatives; 2° attributions de tutelle administrative; 3° attributions judiciaires, lesquelles sont contentieuses ou répressives.

1° *Attributions consultatives.* — En certaines matières déterminées par la loi, la décision du préfet doit être prise en conseil de préfecture, c'est-à-dire après avis de ce conseil. La décision mentionne que l'avis du conseil a été entendu, mais il ne relate pas cet avis, qui n'est pour le préfet qu'un moyen obligatoire d'instruction; le préfet n'est point tenu de conformer sa décision à l'avis du conseil.

Parmi les attributions consultatives, nous citerons : l'annulation des délibérations des conseils municipaux prises hors leur compétence ou hors de la réunion légale, loi du 5 mai 1855; l'approbation des délibérations relatives à des acquisitions, aliénations, échanges ou partages, loi du 18 juillet 1837, décret du 25 mars 1852; l'approbation des transactions consenties par les conseils municipaux; l'inscription d'office au budget des dépenses obligatoires; les demandes relatives au domaine national, notamment à la cession de terrains domaniaux compris dans le tracé des routes et chemins vicinaux; l'approbation des adjudications de la ferme des bacs; les oppositions formées contre le projet d'établissement d'ateliers insalubres de 1re classe; les arrêtés de cessibilité pour les travaux communaux et ceux des chemins vicinaux, loi du 3 mai 1841; les cessions par expropriation des biens de communes ou d'établissements publics; les adjudications de travaux publics.

2° *Attributions de tutelle.* — Le conseil de préfecture autorise à plaider les communes ou sections de communes, les hospices et établissements de bienfaisance, les séminaires, les cures et les chapitres, les fabriques et consistoires.

3° *Attributions judiciaires.* — Les conseils de préfecture jugent en premier ressort : les

difficultés entre l'administration et les entrepreneurs de travaux publics, les demandes d'indemnité pour dommages, occupation temporaire, extraction de matériaux (*voir* ces mots); les difficultés relatives aux plantations des grandes routes et des chemins vicinaux, loi du 9 ventôse an XIII; les difficultés relatives aux travaux de salubrité et aux dépenses qu'ils entraînent, loi du 16 septembre 1807; la répression des délits de grande voirie, décret du 16 décembre 1811; les contraventions à la police du roulage prévues par les articles 4 et 9 de la loi du 30 mai 1851; les indemnités aux propriétaires riverains des fleuves et rivières privés du droit de pêche, loi du 31 mai 1865; les contestations relatives aux associations syndicales, aux promesses de concours pour l'exécution des travaux publics, aux travaux d'assèchement des mines, aux difficultés entre les explorateurs de mines et les propriétaires du sol, aux honoraires dus aux ingénieurs et architectes pour les travaux départementaux et communaux, à la responsabilité desdits ingénieurs et architectes; les contraventions relatives aux servitudes militaires et à celles qui résultent de la délimitation de la zone frontière, à la police des lignes télégraphiques. En matière de chemins vicinaux, les conseils de préfecture jugent les demandes de subventions industrielles, ordonnent la restitution des terrains usurpés sans prononcer la peine, règlent à défaut d'entente amiable les indemnités pour extraction de matériaux ou occupation temporaire, nomment le tiers expert pour ces indemnités, nomment également le tiers expert lorsqu'il s'agit de fixer la valeur d'un chemin déclassé et abandonné aux riverains.

Parmi les autres attributions judiciaires des conseils de préfecture, nous citerons le jugement des contestations entre les communes et les propriétaires de halles, entre les entrepreneurs de spectacles et les hospices; contestations relatives aux usurpations et partages des biens communaux, aux affouages. Les conseils de préfecture sont juges du contentieux des contributions directes et taxes assimilées, du contentieux des cultes, etc.; du contentieux des élections des conseils d'arrondissement, des conseils municipaux et des prudhommes. Les protestations relatives aux élections des conseils généraux sont portées directement devant le conseil d'Etat.

Attributions particulières des conseillers de préfecture. — Les conseillers de préfecture agissent individuellement dans certains cas comme fonctionnaires administratifs. Le préfet désigne un conseiller de préfecture pour faire partie du conseil de révision. En cas de décès du préfet, le plus ancien conseiller le remplace; en cas d'absence, le préfet délègue la signature soit au secrétaire général, soit à un conseiller de préfecture; le préfet peut déléguer un conseiller de préfecture pour présider les adjudications, pour faire l'intérim d'une sous-préfecture.

Étendue de la juridiction. — La juridiction d'un conseil de préfecture est limitée au département dans lequel les faits se sont passés, abstraction faite du domicile des parties.

Dans les grandes entreprises de travaux publics, les chemins de fer notamment, on stipule d'ordinaire que les contestations seront jugées par un seul conseil de préfecture appartenant à l'un des départements traversés.

Commentaire et Jurisprudence.

1° *Composition du conseil.* — Est valable la décision d'un conseil de préfecture alors même que l'un de ses membres est suppléé par un conseiller général du département qui se trouve en même temps membre du conseil municipal de la ville défenderesse, si ce suppléant n'avait pas pris part aux délibérations antérieures du conseil municipal sur le litige.

La décision du conseil de préfecture devrait au contraire être annulée, si ce conseiller avait concouru à la délibération du conseil municipal autorisant la commune à défendre à la demande en indemnité. — 11 août 1864.

Un conseiller général, juge suppléant d'un tribunal civil, ne peut pas être appelé à siéger dans le conseil de préfecture en cas d'insuffisance du nombre des membres nécessaires pour délibérer. L'incompatibilité établie par l'arrêté du 19 fructidor an IX, à l'égard des membres des tribunaux, s'étend aux juges suppléants. — 7 mai 1875.

Le préfet est appelé à siéger au conseil de préfecture et à le présider, sans aucune distinction des affaires qui rentrent dans les attributions de ce conseil. Il ne peut être récusé sous le prétexte que la contestation à juger intéresserait le département dont il est le représentant. — 3 février 1859.

Les conseillers de préfecture peuvent être récusés comme les juges de droit commun. — Art. 378 et 382 du code de procédure civile.

2° *Introduction de l'affaire.* — L'introduction d'instance se fait par requêtes ou mémoires déposés au greffe. Ces pièces doivent être sur papier timbré; l'Etat seul est dispensé du timbre. Les requêtes et mémoires sont dispensés de l'enregistrement; mais il n'en est pas de même des actes de vente, d'adjudication ou de marchés.

Un conseil de préfecture n'est pas régulièrement saisi et ne peut pas connaître d'une demande qui lui est seulement présentée à l'audience dans des conclusions orales.

3° *Significations.* — Les significations et no-

tifications, si ce n'est entre particuliers, auquel cas le ministère d'huissier est indispensable, se font administrativement, qu'il s'agisse de l'Etat ou des administrations locales. « L'administration centrale, dit M. Aucoc, peut notifier ses décisions par les agents administratifs, maires, commissaires de police, gardes champêtres et autres; il en est de même des administrations locales. »

L'avertissement du jour de l'audience publique est régulièrement donné au domicile élu, et en la personne du mandataire de la partie. — 2 février 1877.

Les actes de procédure dirigés contre un concessionnaire de travaux publics doivent, à partir de la notification de son décès, être dirigés contre ses héritiers, à peine de nullité desdits actes. — 27 novembre 1844.

4° *Défense devant le conseil de préfecture.* — Contrairement à la marche suivie devant les tribunaux civils, la procédure devant les tribunaux administratifs se fait surtout par mémoires et cette procédure est dirigée par le conseil lui-même. Il n'y a pas de représentants officiels des parties devant les conseils de préfecture; mais elles ont le droit de constituer des mandataires et choisissent d'ordinaire des avocats; elles ont le droit de présenter également des observations orales qui, presque toujours, sont de véritables plaidoiries.

Conformément à l'art. 1036 du code de procédure civile, le conseil de préfecture a le droit de prononcer la suppression d'un passage injurieux d'un mémoire produit devant lui. — 30 janvier 1862, 7 juillet 1876.

Une partie, qui ne justifie pas avoir fait connaître en temps utile l'intention de présenter des observations orales à l'audience, ne peut pas attaquer l'arrêté rendu par le conseil en alléguant qu'elle n'a pas été avertie, conformément à l'art. 12 du décret du 12 juillet 1865, du jour où l'affaire serait appelée en séance publique. — 4 août 1870.

Les parties sont admises à présenter des observations orales devant le conseil de préfecture; mais elles ne peuvent se plaindre d'avoir été privées de ce droit qu'en justifiant d'en avoir réclamé l'exercice. — 6 juillet 1865.

5° *Publicité des audiences.* — Dans son *Code d'instruction administrative*, M. Tambour présente les excellentes observations qui suivent sur la publicité des audiences :

« Si la publicité provoque le contrôle pour le juge, elle la provoque aussi pour les défenseurs des parties. Il ne sera donc plus permis aux membres du barreau, défenseurs nés des causes portées devant tous les tribunaux, de négliger l'étude du droit administratif. Appelés à lutter contre des fonctionnaires rompus à la pratique administrative, ils devront non-seulement avoir une connaissance approfondie de la législation et de la jurisprudence administratives, mais s'être rendu un compte bien exact des nécessités de conciliation de l'intérêt individuel avec les exigences de l'intérêt général, et ne pas oublier que, devant les juridictions administratives, les appréciations et les raisons de décider ont une tendance qui doit souvent différer du courant d'idées auquel sont soumis les tribunaux civils.

Les plaidoieries devant les conseils de préfecture ne doivent être que des observations substantielles, à moins que, dans des affaires exceptionnelles, il ne s'élève des questions d'un très grand intérêt. Elles doivent prendre pour types les observations qui sont présentées par les avocats au conseil d'Etat et à la cour de cassation. Dans beaucoup d'affaires, de simples conclusions écrites et déposées devront suffire ; car, il ne faut pas perdre de vue que, malgré la publicité et les observations orales, l'instruction écrite reste la base de la procédure administrative devant toutes les juridictions. »

L'arrêté d'un conseil de préfecture est nul lorsqu'une partie, ayant fait connaître en temps utile son intention de présenter des observations orales, n'a pas été prévenue du jour où son affaire viendrait à l'audience.

6° *Décisions préparatoires ou interlocutoires.* — Les décisions préparatoires ou interlocutoires ne préjugent point le fond; elles ont pour but d'ordonner des productions de pièces, des expertises, et toutes mesures propres à éclairer les décisions de la justice.

Les conseils de préfecture ne peuvent revenir sur ces décisions une fois qu'elles sont prises, bien qu'elles n'entraînent aucune obligation pour le jugement du fond.

Un conseil de préfecture qui ordonne une expertise d'après les bases indiquées par un autre arrêté simplement préparatoire, n'a comme celui-ci qu'un caractère préparatoire et ne peut, en conséquence être attaqué avant le jugement du fond. — 30 mars 1853.

Il n'y a lieu de statuer sur le pourvoi formé contre un arrêté préparatoire, à la suite duquel est intervenu un arrêté définitif jugeant le fond de la contestation par des motifs indépendants de ceux qui ont servi de base à la décision préparatoire.

7° *Décisions définitives.* — Les décisions définitives sont celles qui tranchent la question de fond. Elles sont contradictoires ou par défaut.

8° *Décisions contradictoires.* — La décision est contradictoire lorsque le défendeur a pris part au procès d'une manière quelconque, lorsqu'il a présenté un mémoire, une réponse

ou des observations orales, ou qu'il s'est référé à une lettre, à un mémoire antérieurs.

Les arrêtés contradictoires ne peuvent être attaqués que par la voie de l'appel devant le conseil d'État.

La partie qui a concouru à une expertise en désignant son expert et en lui posant une série de questions, n'est pas recevable à attaquer, comme non contradictoire, l'arrêté du conseil de préfecture intervenu à la suite de l'expertise. — 16 août 1860.

Une commune ne peut être admise à prétendre qu'un arrêté du conseil de préfecture a été rendu sans qu'elle ait produit de moyens de défense, alors que le conseil municipal a délibéré sur la réclamation de la partie adverse et exposé les moyens de défense de la commune. — 4 août 1870.

L'arrêté du conseil de préfecture est contradictoire vis-à-vis de la partie qui a saisi le conseil par voie d'assignation. — 2 février 1877.

Le décret du 30 décembre 1862, qui a donné aux parties la faculté de présenter des observations orales à l'audience du conseil de préfecture, n'a pas eu pour effet de modifier le caractère de la procédure devant ces conseils; la production des mémoires et les conclusions écrites des parties suffisent pour rendre les décisions contradictoires. — 18 août 1869.

Les actes de procédure faits avec un mandataire *ad litem* sont considérés comme faits avec le mandant lui-même. — En conséquence: 1° une partie n'est pas recevable à former opposition, par elle-même ou par son représentant, contre un arrêté rendu contradictoirement avec le mandataire auquel elle a donné pouvoir de plaider et de constituer avocats et avoués en son nom; 2° la notification faite au mandataire de l'arrêté qui concerne le mandant fait courir contre ce dernier le délai du pourvoi au conseil d'Etat. — 23 décembre 1852.

9° *Décision par défaut.* — Il y a décision par défaut contre une des parties lorsque cette partie ne comparaît pas.

En matière administrative le défaut résulte de la non-production de pièces, mémoires ou observations écrites ou orales.

Un arrêté statuant, après expertise, sur la réparation d'un dommage est rendu par défaut à l'égard de celle des parties dont l'expert a été nommé d'office, qui n'a pas comparu à l'expertise et n'a pas présenté d'observations devant le conseil de préfecture. — 30 novembre 1862.

Doivent être considérés comme étant par défaut les arrêtés rendus sans que les parties aient fourni d'observations en défense, bien qu'elles aient été mises en demeure de le faire. — 5 juillet 1851; 30 juillet 1863.

10° *Interprétation des décisions.* — Il peut arriver que, lors de l'application, des difficultés s'élèvent sur le sens et la portée des décisions rendues et qu'il y ait lieu de recourir à l'interprétation de ces décisions.

C'est au tribunal qui a rendu la décision qu'il appartient de l'interpréter. — Les erreurs de fait et erreurs matérielles contenues dans une décision peuvent être corrigées par une nouvelle décision du même tribunal, pourvu qu'il n'en résulte pas une modification de la chose jugée.

11° *De la chose jugée.* — Un tribunal ne peut revenir sur la chose jugée. Un conseil de préfecture excède ses pouvoirs en statuant de nouveau sur une question déjà examinée par lui. — 9 août 1851.

Il ne peut pas plus réformer ses propres décisions qu'il ne peut, sans excès de pouvoirs, statuer sur une question dont il n'est pas saisi. — 4 mai 1843.

Lorsque le conseil de préfecture, statuant sur une contestation entre une ville et un entrepreneur relativement au règlement de travaux exécutés par celui-ci, — a fixé la somme due par la commune et partagé les frais d'expertise sans réserver aucun chef de réclamation, — l'entrepreneur n'est plus recevable à saisir le conseil de préfecture d'une demande d'intérêts, qui a été déjà formulée dans sa requête introductive de la première instance, mais sur laquelle il n'a pas été statué. — Le conseil de préfecture avait épuisé sa juridiction et ne pouvait, sans excès de pouvoirs, modifier son précédent arrêté; c'est devant le conseil d'Etat qu'il y avait lieu de se pourvoir. — 4 avril 1873.

« En se prononçant à nouveau sur un chef de réclamation dont il avait déjà été saisi, a dit M. le ministre de l'intérieur, et en revenant ainsi pour le compléter sur un jugement définitif, le conseil de préfecture me semble avoir méconnu un principe consacré par plusieurs arrêts de la cour de cassation (14 mars 1833, 8 janvier 1844), et d'après lequel le premier juge ne peut ajouter une disposition quelconque à son jugement, même pour réparer une omission (art. 1351, code civil). »

12°. *Les décisions doivent être motivées.* — Conformément à l'art. 141 du Code de procédure civile et à l'art. 7 de la loi du 28 avril 1810 sur l'organisation judiciaire, il y a lieu d'annuler les décisions non motivées — 7 février 1856.

Le conseil de préfecture doit viser, dans ses arrêtés, l'acte législatif qui sert de base à une condamnation; mais il n'est pas tenu d'y insérer le texte même de la loi appliquée.

C'est une application de l'art. 163 du Code d'instruction criminelle.

13° *Du désistement.* — Le désistement est la

renonciation du demandeur à l'affaire commencée.

Les formes du désistement ne sont pas réglées devant les tribunaux administratifs; il résulte en général d'une pièce écrite de la partie elle-même ou de son mandataire, d'une délibération régulière d'un conseil municipal ou d'un conseil général.

Le désistement doit être pur et simple, et non conditionnel, sans quoi il serait rejeté.

Une décision du conseil donne acte du désistement et met les dépens à la charge de la partie qui se désiste, à moins qu'il n'y ait sur les dépens une convention spéciale entre les parties.

14° *Acquiescement.* — L'acquiescement est la contre-partie du désistement. C'est l'acte par lequel le défendeur accepte les prétentions du demandeur, ou accepte une décision susceptible d'appel.

Les formes de l'acquiescement sont les mêmes que celles du désistement. Le conseil donne acte de l'acquiescement et règle les dépens.

L'acquiescement est, en général, formel, c'est-à-dire résulte d'une pièce écrite, mais il peut être bien net quoique tacite, par exemple, lorsqu'une des parties exécute une décision susceptible d'appel.

Une partie qui a demandé sans faire aucune réserve l'exécution d'un arrêté du conseil de préfecture, a acquiescé à cet arrêté et n'est plus recevable à l'attaquer devant le conseil d'État. — 10 juillet 1862.

Lorsque l'administration s'est conformée à l'une des dispositions d'un arrêté du conseil de préfecture, sans réserve de se pourvoir en ce qui concerne les autres chefs, elle doit être considérée comme ayant volontairement acquiescé audit arrêté, et n'est plus dès lors recevable à le déférer au conseil d'État. — 26 juin 1869.

Il ne peut, cela va sans dire, y avoir acquiescement lorsqu'une partie a été contrainte d'exécuter provisoirement une décision à laquelle elle n'adhérait pas. — En effet, le recours contre une décision du conseil de préfecture n'est pas suspensif, et cette décision est exécutoire, à moins que le conseil d'État n'accorde un sursis.

CONSEIL D'ÉTAT.

Historique sommaire. — Le conseil d'État a deux rôles : 1° c'est un conseil placé auprès du pouvoir exécutif pour préparer les lois et règlements, et pour donner son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises; 2° C'est le juge suprême du contentieux administratif.

Sous l'ancienne monarchie, le conseil du roi donnait son avis sur les lois, sur les questions de finances et d'administration ; l'approbation du roi rendait seule ses décisions exécutoires.

D'après M. Dareste, « c'est vers la fin du XIII° siècle que le conseil d'État commença à se séparer du parlement, en même temps que la chambre des comptes. Le parlement resta cour de justice, le conseil d'État eut l'administration et le gouvernement. »

Le roi, réunissant le pouvoir judiciaire au pouvoir exécutif, avait toujours le droit d'évoquer et de juger en son conseil une affaire quelconque. Il en usait ainsi, soit exceptionnellement pour une affaire importante, soit en règle générale pour certaines catégories d'affaires. — Le roi en son conseil tenait lieu, en outre, de la cour de cassation.

Les attributions de cour suprême de justice furent, en 1497, confiées à une section du conseil d'État, section qui prit le nom de grand conseil. — Cette section se transforma peu à peu en tribunal d'exception, et les attributions de cour suprême revinrent au conseil d'État, c'est-à-dire au roi, source de toute justice, en son conseil.

Les règlements de 1582 et 1615 limitèrent et précisèrent la juridiction du conseil d'État, qui s'était étendue d'une manière abusive et qui avait, au commencement du règne de Louis XIV, absorbé tout le contentieux administratif en même temps que les attributions de cour suprême de justice. — De là, de nombreuses remontrances des parlements, 1615, 1648, 1657.

Par arrêt du 8 juillet 1661, Louis XIV, voulant briser les résistances de la magistrature, enjoint « à toutes les compagnies souveraines, sous quelque nom qu'elles soient établies, de déférer à son conseil, à peine d'encourir son indignation. »

Du commencement du XVII° siècle, jusqu'en 1789, le conseil du roi comprenait cinq sections: 1° le conseil d'État ou conseil des ministres; 2° le conseil privé jouant le rôle de cour de cassation, présidé par le chancelier; 3° le conseil des dépêches, pour l'administration intérieure; 4° le conseil des finances; 5° le conseil du commerce. — Ces trois dernières sections étaient juges de leur contentieux respectif.

La loi du 7 septembre 1790, en remettant la juridiction administrative aux directoires de département, ne plaça au-dessus d'eux que le conseil des ministres et l'assemblée nationale elle-même.

La constitution du 22 frimaire an VIII rétablit auprès des consuls, pouvoir exécutif, un conseil d'État, chargé de préparer les lois et règlements d'administration publique et de résoudre les difficultés qui s'élèvent en matière administrative.

Depuis l'an VIII, le conseil d'État n'a cessé d'exister et de grandir en importance ; on peut dire que la nécessité en est aujourd'hui reconnue de tous et que les partisans mêmes de

la suppression de la juridiction administrative ne demandent point la suppression du conseil d'État, qui peut rendre de si grands services pour la préparation des lois.

Nous avons réuni ci-après les lois, décrets et règlements relatifs à l'organisation et au fonctionnement du conseil d'État.

Lois, décrets et règlements relatifs au conseil d'État.

1. *Décret du 22 juillet 1806, contenant règlement sur les affaires contentieuses portées au conseil d'État.*

TITRE Ier. — De l'introduction et de l'instruction des instances.

Section Ire. — *Des instances introduites au conseil d'État, à la requête des parties.*

Art. 1. — Le recours des parties au conseil d'État, en matière contentieuse, sera formé par requête signée d'un avocat au conseil; elle contiendra l'exposé sommaire des faits et des moyens, les conclusions, les noms et demeures des parties, l'énonciation des pièces dont on entend se servir et qui y seront jointes.

Art. 2. — Les requêtes, et en général toutes les productions des parties, seront déposées au secrétariat du conseil d'État; elles y seront inscrites sur un registre suivant leur ordre de dates, ainsi que la remise qui en sera faite à l'auditeur nommé par le grand juge pour préparer l'instruction.

Art. 3. — Le recours au conseil d'État n'aura point d'effet suspensif, s'il n'en est autrement ordonné.

Lorsque l'avis de la commission établie par notre décret du 11 juin dernier sera d'accorder le sursis, il en sera fait rapport au conseil d'État, qui prononcera.

Art. 4. — Lorsque la communication aux parties intéressées aura été ordonnée par le grand juge, elles seront tenues de répondre et de fournir leurs défenses dans les délais suivants :

Dans quinze jours, si leur demeure est à Paris, ou n'en est pas éloignée de plus de cinq myriamètres;

Dans le mois, si elles demeurent à une distance plus éloignée dans le ressort de la cour d'appel de Paris, ou dans l'un des ressorts des cours d'appel d'Orléans, Rouen, Amiens, Douai, Nancy, Metz, Dijon et Bourges;

Dans deux mois, pour les ressorts des autres cours d'appel en France;

Et à l'égard des colonies et des pays étrangers, les délais seront réglés ainsi qu'il appartiendra par l'ordonnance de *soit communiqué*.

Ces délais commenceront à courir du jour de la signification de la requête à personne ou domicile par le ministère d'un huissier.

Dans les matières provisoires ou urgentes, les délais pourront être abrégés par le grand juge.

Art. 5. — La signature de l'avocat au pied de la requête, soit en demande, soit en défense, vaudra constitution et élection de domicile chez lui.

Art. 6. — Le demandeur pourra, dans la quinzaine après les défenses fournies, donner une seconde requête, et le défendeur répondre dans la quinzaine suivante.

Il ne pourra y avoir plus de deux requêtes de la part de chaque partie, y compris la requête introductive.

Art. 7. — Lorsque le jugement sera poursuivi contre plusieurs parties, dont les unes auraient fourni leurs défenses, et les autres seraient en défaut de les fournir, il sera statué à l'égard de toutes par la même décision.

Art. 8. — Les avocats des parties pourront prendre communication des productions de l'instance au secrétariat, sans frais.

Les pièces ne pourront en être déplacées, si ce n'est qu'il y en ait minute, ou que la partie y consente.

Art. 9. — Lorsqu'il y aura déplacement de pièces, le récépissé, signé de l'avocat, portera son obligation de les rendre dans un délai qui ne pourra excéder huit jours; et après ce délai expiré, le grand juge pourra condamner personnellement l'avocat en dix francs au moins de dommages et intérêts par chaque jour de retard, et même ordonner qu'il sera contraint par corps.

Art. 10. — Dans aucun cas, les délais pour fournir ou signifier requêtes ne seront prolongés par l'effet des communications.

Art. 11. — Le recours au conseil contre la décision d'une autorité qui y ressortit, ne sera pas recevable après trois mois du jour où cette décision aura été notifiée.

Art. 12. — Lorsque, sur un semblable pourvoi fait dans le délai ci-dessus prescrit, il aura été rendu une ordonnance de *soit communiqué*, cette ordonnance devra être signifiée dans le délai de trois mois, sous peine de déchéance.

Art. 13. — Ceux qui demeureront hors de la France continentale auront, outre le délai de trois mois énoncé dans les deux articles ci-dessus, celui qui est réglé par l'art. 73 du Code de procédure civile.

Art. 14. — Si, d'après l'examen d'une affaire, il y a lieu d'ordonner que des faits ou des écritures soient vérifiés, ou qu'une partie soit interrogée, le juge désignera un maître des requêtes, ou commettra sur les lieux : il réglera la forme dans laquelle il sera procédé à ces actes d'instructions.

Art. 15. — Dans tous les cas où les délais ne sont pas fixés par le présent décret, ils seront déterminés par ordonnance du grand juge.

SECTION II. — *Dispositions particulières aux affaires contentieuses introduites sur le rapport d'un ministre.*

Art. 16. — Dans les affaires contentieuses introduites au conseil sur le rapport d'un ministre, il sera donné, dans la forme administrative ordinaire, avis à la partie intéressée de la remise faite au grand juge des mémoires et pièces fournis par les agents du gouvernement, afin qu'elle puisse prendre communication dans la forme prescrite aux art. 8 et 9, et fournir ses réponses dans le délai du règlement. Le rapport du ministre ne sera pas communiqué.

Art. 17. — Lorsque, dans les affaires où le gouvernement a des intérêts opposés à ceux d'une partie, l'instance est introduite à la requête de cette partie, le dépôt qui sera fait au secrétariat du conseil, de la requête et des pièces, vaudra notification aux agents du gouvernement : il en sera de même pour la suite de l'instruction.

TITRE II. — DES INCIDENTS QUI PEUVENT SURVENIR PENDANT L'INSTRUCTION D'UNE AFFAIRE.

§ Ier. — Des demandes incidentes.

Art. 18. — Les demandes incidentes seront formées par une requête sommaire déposée au secrétariat du conseil : le grand juge en ordonnera, s'il y a lieu, la communication à la partie intéressée, pour y répondre dans les trois jours de la signification, ou autre bref délai qui sera déterminé.

Art. 19. — Les demandes incidentes seront jointes au principal, pour y être statué par la même décision.

S'il y avait lieu néanmoins à quelque disposition provisoire et urgente, le rapport en sera fait par l'auditeur à la prochaine séance de la commission, pour y être pourvu par le conseil ainsi qu'il appartiendra.

§ II. — De l'inscription de faux.

Art. 20. — Dans le cas de demande en inscription de faux contre une pièce produite, le grand juge fixera le délai dans lequel la partie qui l'a produite sera tenue de déclarer si elle entend s'en servir.

Si la partie ne satisfait pas à cette ordonnance, ou si elle déclare qu'elle n'entend pas se servir de la pièce, cette pièce sera rejetée.

Si la partie fait la déclaration qu'elle entend se servir de la pièce, le conseil d'Etat statuera sur l'avis de la commission, soit en ordonnant qu'il sera sursis à la décision de l'instance principale jusqu'après le jugement du faux par le tribunal compétent, soit en prononçant la décision définitive, si elle ne dépend pas de la pièce arguée de faux.

§ III. — De l'intervention.

Art. 21. — L'intervention sera formée par requête ; le grand juge ordonnera, s'il y a lieu, que cette requête soit communiquée aux parties, pour y répondre dans le délai qui sera fixé par l'ordonnance : néanmoins la décision de l'affaire principale, qui sera instruite, ne pourra être retardée par une intervention.

§ IV. — Des reprises d'instances, et constitution de nouvel avocat.

Art. 22. — Dans les affaires qui ne seront point en état d'être jugées, la procédure sera suspendue par la notification du décès de l'une des parties, ou par le seul fait du décès, de la démission, de l'interdiction ou de la destitution de son avocat.

Cette suspension durera jusqu'à la mise en demeure pour reprendre l'instance ou constituer avocat.

Art. 23. — Dans aucun des cas énoncés en l'article précédent, la décision d'une affaire en état ne sera différée.

Art. 24. — L'acte de révocation d'un avocat, par sa partie, est sans effet pour la partie adverse, s'il ne contient pas la constitution d'un autre avocat.

§ V. — Du désaveu.

Art. 25. — Si une partie veut former un désaveu relativement à des actes ou procédures faits en son nom ailleurs qu'au conseil d'Etat et qui peuvent influer sur la décision de la cause qui y est portée, sa demande devra être communiquée aux autres parties. Si le grand juge estime que le désaveu mérite d'être instruit, il renverra l'instruction et le jugement devant les juges compétents, pour y être statué dans le délai qui sera réglé.

A l'expiration de ce délai, il sera passé outre au rapport de l'affaire principale, sur le vu du jugement de désaveu, ou faute de le rapporter.

Art. 26. — Si le désaveu est relatif à des actes ou procédures faits au conseil d'Etat, il sera procédé contre l'avocat sommairement et dans les délais fixés par le grand juge.

TITRE III.

§ Ier. — Des décisions du conseil d'Etat.

Art. 27. — Les décisions du conseil contiendront les noms et qualités des parties, leurs conclusions et le vu des pièces principales.

Art. 28. — Elles ne seront mises à exécution contre une partie qu'après avoir été préalablement signifiées à l'avocat au conseil qui aura occupé pour elle.

§ II. — De l'opposition aux décisions rendues par défaut.

Art. 29. — Les décisions du conseil d'Etat rendues par défaut sont susceptibles d'opposition. Cette opposition ne sera point suspensive, à moins qu'il en soit autrement ordonné.

Elle devra être formée dans le délai de trois mois, à compter du jour où la décision par défaut aura été notifiée : après ce délai l'opposition ne sera plus recevable.

Art. 30. — Si la commission est d'avis que l'opposition doit être reçue, elle fera son rapport au conseil, qui remettra, s'il y a lieu, les parties dans le même état où elles étaient auparavant.

La décision qui aura admis l'opposition sera signifiée dans la huitaine, à compter du jour de cette décision, à l'avocat de l'autre partie.

Art. 31. — L'opposition d'une partie défaillante à une décision rendue contradictoirement avec une autre partie ayant le même intérêt, ne sera pas recevable.

§ III. — Du recours contre les décisions contradictoires.

Art. 32. — Défenses sont faites, sous peine d'amende, et même, en cas de récidive, sous peine de suspension ou de destitution, aux avocats en notre conseil d'Etat de présenter requête en recours contre une décision contradictoire, si ce n'est en deux cas :

Si elle a été rendue sur pièces fausses ;

Si la partie a été condamnée faute de représenter une pièce décisive qui était retenue par son adversaire.

Art. 33. — Ce recours devra être formé dans le même délai et admis de la même manière que l'opposition à une décision par défaut.

Art. 34. — Lorsque le recours contre une décision contradictoire aura été admis dans le cours de l'année où elle avait été rendue, la communication sera faite soit au défendeur, soit au domicile de l'avocat qui a occupé pour lui, et qui sera tenu d'occuper pour ce recours sans qu'il soit besoin d'un nouveau pouvoir.

Art. 35. — Si le recours n'a été admis qu'après l'année depuis la décision, la communication sera faite aux parties à personne ou à domicile, pour y fournir réponse dans le délai du règlement.

Art. 36. — Lorsqu'il aura été statué sur un premier recours contre une décision contradictoire, un second recours contre la même décision ne sera pas recevable. L'avocat qui aurait présenté la requête sera puni de l'une des peines énoncées en l'art. 32.

§ IV. — De la tierce opposition.

Art. 37. — Ceux qui voudront s'opposer à des décisions du conseil d'État rendues en matière contentieuse, et lors desquelles ni eux ni ceux qu'ils représentent n'ont été appelés, ne pourront former leur opposition que par requête en la forme ordinaire; et, sur le dépôt qui en sera fait au secrétariat du conseil, il sera procédé conformément aux dispositions du titre Ier.

Art. 38. — La partie qui succombera dans sa tierce opposition sera condamnée en cent cinquante francs d'amende, sans préjudice des dommages-intérêts de la partie, s'il y a lieu.

Art. 39. — Les art. 34 et 35 ci-dessus, concernant les recours contre les décisions contradictoires, sont communs à la tierce opposition.

Art. 40. — Lorsqu'une partie se croira lésée dans ses droits ou sa propriété par l'effet d'une décision de notre conseil d'Etat rendue en matière non contentieuse, elle pourra nous présenter une requête pour, sur le rapport qui nous en sera fait, être l'affaire renvoyée, s'il y a lieu, soit à une section du conseil d'Etat, soit à une commission.

§ V. — Des dépens.

Art. 41. — En attendant qu'il soit fait un nouveau tarif des dépens, et statué sur la manière dont il sera procédé à leur liquidation, on suivra provisoirement les règlements antérieurs relatifs aux avocats au conseil, et qui sont applicables aux procédures ci-dessus.

Art. 42. — Il ne sera employé dans la liquidation des dépens aucuns frais de voyage, séjour ou retour des parties, ni aucun frais de voyage d'huissier au-delà d'une journée.

Art. 43. — La liquidation et la taxe des dépens seront faites à la commission du contentieux par un maître des requêtes, et sauf révision par le grand juge.

TITRE IV.

§ Ier. — Des avocats au conseil.

Art. 44. — Les avocats en notre conseil d'Etat auront, conformément à notre décret du 11 juin dernier, le droit exclusif de faire tous actes d'instruction et de procédure devant la commission du contentieux.

Art. 45. — L'impression d'aucun mémoire ne passera en taxe.

Les écritures seront réduites au nombre de rôles qui sera réputé suffisant pour l'instruction de l'instance.

Art. 46. — Les requêtes et mémoires seront inscrits correctement et lisiblement en demi-grosse seulement; chaque rôle contiendra au moins cinquante lignes, et chaque ligne douze syllabes au moins : sinon, chaque rôle où il se trouvera moins de lignes et de syllabes sera

rayé en entier; et l'avocat sera tenu de restituer ce qui lui aurait été payé à raison de ces rôles.

Art. 47. — Les copies signifiées des requêtes et mémoires ou autres actes seront inscrites lisiblement et correctement; elles seront conformes aux originaux, et l'avocat en sera responsable.

Art. 48. — Les écritures des parties, signées par les avocats au conseil, seront sur papier timbré.

Les pièces par elles produites ne seront point sujettes au droit d'enregistrement, à l'exception des exploits d'huissier, pour chacun desquels il sera perçu un droit fixe d'un franc.

N'entendons néanmoins dispenser les pièces produites devant notre conseil d'Etat, des droits d'enregistrement auxquels l'usage qui en serait fait ailleurs pourraient donner ouverture.

N'entendons pareillement dispenser du droit d'enregistrement, les pièces produites devant notre conseil d'Etat qui, par leur nature, sont soumises à l'enregistrement dans un délai fixe.

Art. 49. — Les avocats au conseil seront, suivant les circonstances, punis de l'une des peines ci-dessus, dans le cas de contravention aux règlements, et notamment s'ils présentent comme contentieuses des affaires qui ne le seraient pas, ou s'ils portent en notre conseil d'Etat des affaires qui seraient de la compétence d'une autre autorité.

Art. 50. — Les avocats au conseil prêteront serment entre les mains de notre grand juge ministre de la justice.

§ II. — Des huissiers au conseil.

Art. 51. — Les significations d'avocat à avocat, et celles aux parties ayant leur demeure à Paris, seront faites par les huissiers au conseil.

2. *Loi du* 30 *mai* 1851.

La loi du 30 mai 1851, que l'on trouvera à l'article *Roulage*, a institué une procédure spéciale pour les recours en cette matière devant le conseil d'Etat.

3. *Loi du* 11 *juin* 1859. — *Délai des instances devant le conseil d'État pour la Corse et l'Algérie.*

Art. 1. — Les délais à observer dans les instances portées devant le conseil d'Etat par les habitants du département de la Corse et par ceux de l'Algérie seront les mêmes que les délais réglés par le décret du 22 juillet 1806 pour les habitants de la France continentale.

L'art. 13 du même décret cessera de leur être appliqué.

Art. 2. — Les lois et règlements qui déterminent pour la France continentale les délais à observer pour les pourvois et procédures en matière civile devant la cour de cassation sont également applicables à la Corse et à l'Algérie.

4. *Décret du* 2 *novembre* 1864. — *Affaires contentieuses. — Procédure devant le conseil d'État. — Règles à suivre par les ministres.*

Napoléon, etc.,

Vu les décrets des 11 juin et 22 juillet 1806;

Vu l'ordonnance du 18 janvier 1826;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1. — Seront jugés sans autres frais que les droits de timbre et d'enregistrement:

Les recours portés devant le conseil d'Etat, en vertu de la loi des 7-14 octobre 1790, contre les actes des autorités administratives, pour incompétence ou excès de pouvoir;

Les recours contre les décisions portant refus de liquidation ou contre les liquidations de pension.

Le pourvoi peut être formé sans l'intervention d'un avocat au conseil d'Etat, en se conformant, d'ailleurs, aux prescriptions de l'art. 1 du décret du 22 juillet 1806.

Art. 2. — Les art. 130 et 131 du Code de procédure civile sont applicables dans les contestations où l'administration agit comme représentant le domaine de l'Etat et dans celles qui sont relatives soit aux marchés de fournitures, soit à l'exécution des travaux publics, aux cas prévus par l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII.

Art. 3. — Les ordonnances de soit communiqué rendues sur des pourvois au conseil d'Etat doivent être notifiées dans le délai de deux mois, sous peine de déchéance.

Art. 4. — Doivent être formés dans le même délai:

L'opposition aux décisions rendues par défaut, autorisée par l'art. 29 du décret du 22 juillet 1806;

Les recours autorisés par l'art. 32 du même décret et par l'art. 20 du décret du 30 janvier 1852.

Art. 5. — Les ministres font délivrer aux parties intéressées qui le demandent un récépissé constatant la date de la réception et de l'enregistrement au ministère de leur réclamation.

Art. 6. — Les ministres statuent par des décisions spéciales sur les affaires qui peuvent être l'objet d'un recours par la voie contentieuse.

Ces décisions sont notifiées administrativement aux parties intéressées.

Art. 7. Lorsque les ministres statuent sur

des recours contre les décisions d'autorités qui leur sont subordonnées, leur décision doit intervenir dans le délai de quatre mois à dater de la réception de la réclamation au ministère. Si des pièces sont produites ultérieurement par le réclamant, le délai ne court qu'à dater de la réception de ces pièces.

Après l'expiration de ce délai, s'il n'est intervenu aucune décision, les parties peuvent considérer leur réclamation comme rejetée et se pourvoir devant le conseil d'Etat.

Art. 8. — Lorsque les ministres sont appelés à produire des défenses ou à présenter des observations sur des pourvois introduits devant le conseil d'Etat, la section du contentieux fixe, eu égard aux circonstances de l'affaire, les délais dans lesquels les réponses et observations doivent être produites.

Art. 9. — Nos ministres, chacun en ce qui le concerne, sont chargés de l'exécution du présent décret.

5. *Loi du 24 mai 1872 portant réorganisation du conseil d'Etat.*

L'Assemblée nationale a adopté,

Le président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit:

TITRE Ier. — COMPOSITION DU CONSEIL D'ÉTAT.

Art. 1. — Le conseil d'Etat se compose de vingt-deux conseillers d'Etat en service ordinaire, et de quinze conseillers d'Etat en service extraordinaire.

Il y a auprès du conseil d'Etat, 1° vingt-quatre maîtres des requêtes, et 2° trente auditeurs.

Un secrétaire général est placé à la tête des bureaux du conseil; il a le rang et le titre de maître des requêtes.

Un secrétaire spécial est attaché au contentieux.

Art. 2. — Les ministres ont rang et séance à l'assemblée générale du conseil d'Etat. Chacun d'eux a voix délibérative, en matière non contentieuse, pour les affaires qui dépendent de son ministère. Le garde des sceaux a voix délibérative toutes les fois qu'il préside soit l'assemblée générale, soit les sections.

Art. 3. — Les conseillers d'Etat en service ordinaire sont élus par l'Assemblée nationale, en séance publique, au scrutin de liste et à la majorité absolue. Après deux épreuves, il est procédé à un scrutin de ballottage entre les candidats qui ont obtenu le plus de suffrages en nombre double de ceux qui restent encore à élire.

Avant de procéder à l'élection, l'Assemblée nationale charge une commission de quinze membres, nommée dans les bureaux, de lui proposer une liste de candidatures.

Cette liste contient des noms en nombre égal à celui des conseillers à élire, plus une moitié en sus; elle est dressée par ordre alphabétique.

L'élection ne peut avoir lieu que trois jours au moins après la distribution et la publication de la liste. Le choix de l'Assemblée peut porter sur des candidats qui ne sont pas proposés par la commission.

Les membres du conseil d'État ne pourront être choisis parmi les membres de l'Assemblée nationale.

Les députés démissionnaires ne pourront être élus que six mois après leur démission.

En cas de vacance, par décès ou démission d'un conseiller d'Etat, l'Assemblée nationale procède, dans le mois, à l'élection d'un nouveau membre.

Les conseillers d'État en service ordinaire peuvent être suspendus pour un temps qui ne pourra pas excéder deux mois, par décret du président de la République, et, pendant la durée de la suspension, le conseiller suspendu sera remplacé par le plus ancien maître des requêtes de la section.

L'Assemblée nationale est de plein droit saisie de l'affaire par le décret qui a prononcé la suspension; à l'expiration du délai, elle maintient ou révoque le conseiller d'Etat.

En cas de révocation, on procède au remplacement dans le mois.

Les conseillers d'État sont renouvelés par tiers tous les trois ans; les membres sortants sont désignés par le sort et indéfiniment rééligibles.

Art. 4. — Le conseil d'État est présidé par le garde des sceaux, ministre de la justice, et, en son absence, par un vice-président. Le vice-président est nommé par décret du président de la République et choisi parmi les conseillers en service ordinaire.

En absence du garde des sceaux et du vice-président, le conseil d'Etat est présidé par le plus ancien des présidents de section, en suivant l'ordre du tableau.

Art. 5. — Les conseillers d'État en service extraordinaire sont nommés par le président de la République; ils perdent leur titre de conseiller d'Etat, de plein droit, dès qu'ils cessent d'appartenir à l'administration active.

Les maîtres des requêtes, le secrétaire général et le secrétaire spécial du contentieux sont nommés par décret du président de la République; ils ne peuvent être révoqués que par un décret individuel.

Pour la nomination des maîtres des requêtes, du secrétaire général ou du secrétaire du contentieux, le vice-président et les présidents de section seront appelés à faire des présentations.

Les décrets portant révocation ne seront rendus qu'après avoir pris l'avis des présidents.

Les auditeurs sont divisés en deux classes,

dont la première se compose de dix et la deuxième de vingt.

Les auditeurs de deuxième classe sont nommés au concours, dans les formes et aux conditions qui seront déterminées dans un règlement que le conseil d'Etat sera chargé de faire. Ils ne restent en fonctions que pendant quatre ans et ne reçoivent aucune indemnité.

Les auditeurs de première classe seront nommés au concours, dans les formes déterminées par le règlement du 9 mai 1849. Ne seront admis à concourir que les auditeurs de deuxième classe.

Néanmoins, seront admis aux épreuves du premier concours, qui aura lieu après la promulgation de la présente loi, pour la première classe, tous les candidats âgés de vingt-cinq à trente ans, qui remplissent les conditions prévues par l'art. 5 du règlement du 9 mai 1849.

Les anciens auditeurs au conseil d'Etat et ceux qui ont été attachés à la commission provisoire instituée par le décret du 15 septembre 1870, seront dispensés des épreuves préparatoires.

Les auditeurs de première classe reçoivent un traitement égal à la moitié de celui des maîtres des requêtes; la durée de leurs fonctions n'est pas limitée.

Le tiers au moins des places des maîtres des requêtes sera réservé aux auditeurs de première classe.

Les auditeurs tant de seconde que de première classe ne peuvent être révoqués que par des décrets individuels et après avoir pris l'avis du vice-président du conseil d'Etat délibérant avec les présidents de section.

Les employés des bureaux sont nommés par le vice-président du conseil d'Etat, sur la proposition du secrétaire général.

Art. 6. — Nul ne peut être nommé conseiller d'Etat s'il n'est âgé de trente ans accomplis ; maître des requêtes, s'il n'est âgé de vingt-sept ans ; auditeur de deuxième classe, s'il a moins de vingt et un ans et plus de vingt-cinq ; auditeur de première classe, s'il a moins de vingt-cinq ans et plus de trente.

Art. 7. — Les fonctions de conseiller en service ordinaire et de maître des requêtes sont incompatibles avec toute fonction publique salariée.

Néanmoins, les officiers généraux ou supérieurs de l'armée de terre et de mer, les inspecteurs et ingénieurs des ponts et chaussées, des mines et de la marine, les professeurs de l'enseignement supérieur peuvent être détachés au conseil d'Etat. Ils conservent, pendant la durée de leurs fonctions, les droits attribués à leurs positions, sans pouvoir toutefois cumuler leur traitement avec celui du conseil d'Etat.

Les fonctions de conseiller, de maître des requêtes, sont incompatibles avec celles d'administrateur de toute compagnie privilégiée ou subventionnée.

Les conseillers d'État et les maîtres des requêtes, lorsqu'ils quittent leurs fonctions, peuvent être nommés conseillers ou maîtres des requêtes honoraires.

Est supprimé le titre d'auditeur et de maître des requêtes en service extraordinaire.

TITRE II. — Fonctions du conseil d'état.

Art. 8. — Le conseil d'État donne son avis: 1° sur les projets d'initiative parlementaire que l'Assemblée nationale juge à propos de lui renvoyer ; 2° sur les projets de loi préparés par le gouvernement, et qu'un décret spécial ordonne de soumettre au conseil d'Etat; 3° sur les projets de décret et, en général, sur toutes les questions qui lui sont soumises par le président de la République ou par les ministres. Il est appelé nécessairement à donner son avis sur les règlements d'administration publique et sur les décrets en forme de règlements d'administration publique. Il exerce, en outre, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, toutes les attributions qui étaient conférées à l'ancien conseil d'Etat par les lois ou règlements qui n'ont pas été abrogés.

Des conseillers d'Etat peuvent être chargés par le gouvernement de soutenir devant l'Assemblée les projets des lois qui ont été renvoyés à l'examen du conseil.

Art. 9. — Le conseil d'Etat statue souverainement sur les recours en matière contentieuse administrative, et sur les demandes d'annulation pour excès de pouvoirs formées contre les actes des diverses autorités administratives.

TITRE III. — Formes de procéder.

Art. 10. — Le conseil d'État est divisé en quatre sections, dont trois seront chargées d'examiner les affaires d'administration pure, et une de juger les recours contentieux.

La section du contentieux sera composée de six conseillers d'État et du vice-président du conseil d'État; les autres sections se composeront de quatre conseillers et d'un président.

Les présidents de section sont nommés par décrets du président de la République et choisis parmi les conseillers en service ordinaire. Le ministre de la justice a le droit de présider les sections, hormis la section du contentieux. Les conseillers en service ordinaire sont répartis entre les sections par décrets du président de la République. Les conseillers en service extraordinaire, les maîtres des requêtes et les auditeurs sont distribués entre les sections par arrêtés du ministre de la justice, suivant les besoins du service. Les conseillers en service extraordinaire ne peuvent pas être attachés à la section du contentieux.

Un règlement d'administration publique statuera sur l'ordre intérieur des travaux du conseil, sur la répartition des affaires qui devront être portées à l'assemblée générale, sur le mode de roulement des membres entre les sections, et sur les mesures d'exécution non prévues par la présente loi.

Art. 11. — Les conseillers en service extraordinaire ont voix délibérative, soit à l'assemblée générale, soit à la section, dans les affaires qui dépendent du département ministériel auquel ils appartiennent. Ils n'ont que voix consultative dans les autres affaires.

Les maîtres des requêtes ont voix délibérative soit à l'assemblée générale, soit à la section, dans les affaires dont le rapport leur a été confié, et voix consultative dans les autres.

Les auditeurs ont voix délibérative à leur section et voix consultative à l'assemblée générale, seulement dans les affaires dont ils sont les rapporteurs.

Art. 12. — Le conseil d'État, en assemblée générale, ne peut délibérer si treize au moins de ses membres, ayant voix délibérative, ne sont présents.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante. Les sections administratives ne peuvent délibérer valablement que si trois conseillers en service ordinaire sont présents. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 13. — Les décrets rendus après délibération de l'assemblée générale mentionnent que le conseil d'Etat a été entendu.

Les décrets rendus après délibération d'une ou de plusieurs sections mentionnent que ces sections ont été entendues.

Art. 14. — Le gouvernement peut appeler à prendre part aux séances de l'assemblée ou des sections, avec voix consultative, les personnes que leurs connaissances spéciales mettraient en mesure d'éclairer la discussion.

Art. 15. — La section du contentieux est chargée de diriger l'instruction écrite et de préparer le rapport des affaires contentieuses qui doivent être jugées par le conseil d'État. Elle ne peut délibérer que si trois au moins de ses membres, ayant voix délibérative, sont présents.

En cas de partage, on appellera le plus ancien des maîtres des requêtes présents à la séance. Tous les rapports au contentieux sont faits par écrit.

Art. 16. — Trois maîtres des requêtes sont désignés par le président de la République pour remplir au contentieux les fonctions de commissaire du gouvernement. Ils assisteront aux délibérations de la section du contentieux.

Art. 17. — Le rapport est fait, au nom de la section du contentieux, à l'assemblée publique du conseil d'Etat statuant au contentieux. Cette assemblée se compose : 1° des membres de la section; 2° de six conseillers en service ordinaire pris dans les autres sections et désignés par le vice-président du conseil délibérant avec les présidents de section. Les conseillers adjoints à la section du contentieux ne peuvent y être remplacés que par une décision prise dans la forme qui est suivie pour leur désignation.

Art. 18. — Après le rapport, les avocats des parties présentent leurs observations orales. Les questions posées par les rapports sont communiquées, sans déplacement, aux avocats, quatre jours au moins avant la séance. Le commissaire du gouvernement donne ses conclusions dans chaque affaire.

Art. 19. — Les affaires pour lesquelles il n'y pas de constitution d'avocat ne sont portées à l'audience publique que si ce renvoi a été demandé par l'un des conseillers d'État de la section ou par le commissaire du gouvernement à qui elles sont préalablement communiquées. Si le renvoi n'a pas été demandé, ces affaires sont jugées par la section du contentieux, sur le rapport de celui de ses membres que le président en a chargé et après les conclusions du commissaire du gouvernement.

Art. 20. — Les membres du conseil d'Etat ne peuvent participer au jugement des recours dirigés contre les décisions qui ont été préparées par les sections auxquelles ils appartiennent, s'ils ont pris part à la délibération.

Art. 21. — L'assemblée du conseil d'État statuant au contentieux ne peut délibérer qu'en nombre impair; elle ne décide valablement que si neuf membres au moins ayant voix délibérative sont présents.

Pour compléter l'assemblée, les conseillers d'État absents ou empêchés peuvent être remplacés par d'autres conseillers en service ordinaire, suivant l'ordre du tableau.

Art. 22. — Toutes les décisions prises par l'assemblée du conseil d'État délibérant au contentieux et par la section du contentieux sont lues en séance publique, transcrites sur le procès-verbal des délibérations et signées par le vice-président, le rapporteur et le secrétaire du contentieux. Il y est fait mention des membres ayant délibéré. Les expéditions qui sont délivrées par le secrétaire portent la formule exécutoire.

Art. 23. — Le procès-verbal des séances de la section et de l'assemblée du conseil d'État, statuant au contentieux, mentionne l'accomplissement des dispositions contenues dans les art. 15, 17, 18, 19, 20, 21 et 22.

Dans le cas où ces dispositions n'ont pas été observées, la décision peut être l'objet d'un recours en révision qui est introduit dans les formes établies par l'art. 33 du décret du 22 juillet 1806 et dans les délais fixés par le décret du 2 novembre 1864.

Art. 24. — Le décret du 22 juillet 1806, les lois et règlements relatifs à l'instruction et au

jugement des affaires contentieuses continueront à être observés devant la section et l'assemblée du conseil d'État statuant au contentieux.

Sont applicables à l'assemblée les dispositions des art. 88 et suivants du Code de procédure civile sur la police des audiences.

Les recours formés contre les décisions des autorités administratives continueront à n'être pas suspensifs.

Néanmoins, les conseils de préfecture pourront subordonner l'exécution de leurs décisions, en cas de recours, à la charge de donner caution ou de justifier d'une solvabilité suffisante.

Les formalités édictées par les art. 440 et 441 du Code de procédure civile seront observées pour la présentation de la caution.

TITRE IV. — Des conflits et du tribunal des conflits.

Art. 25. — Les conflits d'attributions entre l'autorité administrative et l'autorité judiciaire sont réglés par un tribunal spécial composé : 1° du garde des sceaux, président; 2° de trois conseillers d'État en service ordinaire élus par les conseillers en service ordinaire; 3° de trois conseillers à la cour de cassation nommés par leurs collègues; 4° de deux membres et deux suppléants, qui seront élus par la majorité des autres juges désignés aux paragraphes précédents.

Les membres du tribunal des conflits sont soumis à la réélection tous les trois ans et indéfiniment rééligibles.

Ils choisissent un vice-président au scrutin secret et à la majorité absolue des voix.

Ils ne pourront délibérer valablement qu'au nombre de cinq membres présents au moins.

Art. 26. — Les ministres ont le droit de revendiquer devant le tribunal des conflits les affaires portées à la section du contentieux et qui n'appartiendraient pas au contentieux administratif.

Toutefois ils ne peuvent se pourvoir devant cette juridiction qu'après que la section du contentieux a refusé de faire droit à la demande en revendication qui doit lui être préalablement communiquée.

Art. 27. — La loi du 4 février 1850 et le règlement du 28 octobre 1849, sur le mode de procéder devant le tribunal des conflits, sont remis en vigueur.

Art. 28. — Les délais fixés pour le jugement des conflits seront suspendus pendant le temps qui s'écoulera entre la promulgation de la présente loi et l'installation du tribunal des conflits.

6. *Loi du 25 février 1875, relative à l'organisation des pouvoirs publics. — Extrait relatif à la nomination des conseillers d'État.*

L'art. 3 de la loi précédente a été abrogé par l'art. 4 de la loi constitutionnelle du 25 février 1875 :

Art. 4. — Au fur et à mesure des vacances qui se produiront à partir de la promulgation de la présente loi, le président de la République nomme, en conseil des ministres, les conseillers d'Etat en service ordinaire.

Les conseillers d'Etat ainsi nommés ne pourront être révoqués que par décret rendu en conseil des ministres.

Les conseillers d'Etat nommés en vertu de la loi du 24 mai 1872 ne pourront, jusqu'à l'expiration de leurs pouvoirs, être révoqués que dans la forme déterminée par cette loi.

Après la séparation de l'assemblée nationale, la révocation ne pourra être prononcée que par une résolution du Sénat.

7. *Décret du 2 août 1879 portant règlement intérieur du conseil d'Etat.*

TITRE Ier. — De l'organisation intérieure du conseil d'Etat.

Art. 1. — Les projets et les propositions de loi renvoyés au conseil d'Etat, soit par les Chambres, soit par le gouvernement, et les affaires administratives ressortissant aux différents ministères sont répartis entre les quatre sections suivantes :

1° Section de législation, de la justice et des affaires étrangères;

2° Section de l'intérieur, des cultes, de l'instruction publique et des beaux-arts;

3° Section des finances, des postes et télégraphes, de la guerre, de la marine et des colonies;

4° Section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Les projets et les propositions de loi, les projets de règlement d'administration publique et les affaires administratives concernant l'Algérie sont examinés par les différentes sections suivant la nature du service auquel ils se rattachent.

Art. 2. — Le ministre de la justice ou le vice-président du conseil d'État pourra toujours réunir à la section compétente, soit la section de législation, soit telle autre section qu'il croira devoir désigner.

Art. 3. — Les conseillers d'État, maîtres des requêtes et auditeurs de 1re classe qui sont nommés à des fonctions publiques, conformément à l'art. 3 de la loi du 13 juillet 1879, ont entrée à la section administrative à laquelle ils appartiennent et à l'assemblée générale.

Toutefois les conseillers d'État ainsi nommés à des fonctions publiques ne peuvent prendre

part aux travaux du conseil que dans les conditions prévues pour les conseillers d'Etat en service extraordinaire par l'art. 11 de la loi du 24 mai 1872.

Art. 4. — Les trente maîtres des requêtes, les douze auditeurs de 1re classe et les vingt-quatre auditeurs de 2e classe sont répartis ainsi qu'il suit :

1° A la section de législation, etc. :

3 maîtres des requêtes ;
2 auditeurs de 1re classe ;
3 auditeurs de 2e classe.

2° A la section du contentieux :

12 maîtres des requêtes, y compris 4 commissaires du gouvernement.
4 auditeurs de 1re classe ;
10 auditeurs de 2e classe.

3° A la section de l'intérieur, etc. :

5 maîtres des requêtes ;
2 auditeurs de 1re classe ;
4 auditeurs de 2e classe.

4° A la section des finances, etc. :

5 maîtres des requêtes ;
2 auditeurs de 1re classe ;
3 auditeurs de 2e classe.

5° A la section des travaux publics, etc. :

5 maîtres des requêtes ;
2 auditeurs de 1re classe ;
4 auditeurs de 2e classe.

Néanmoins cette répartition, dans le cas où les besoins du service le rendraient nécessaire, pourra être modifiée par le vice président du conseil d'État, sur la proposition des présidents de section.

Art. 5. — Tous les trois ans, il peut être procédé à une nouvelle répartition des conseillers d'État et des maîtres des requêtes entre les diverses sections. Cette répartition est faite par décret du président de la République en ce qui concerne les conseillers d'État, et par arrêté du ministre de la justice, sur la proposition du vice-président et des présidents de section, en ce qui concerne les maîtres des requêtes.

En dehors des époques fixées pour le roulement, les conseillers d'Etat ne peuvent être déplacés par décret du président de la République que sur leur demande et de l'avis du vice-président du conseil d'Etat.

Chaque année, au 15 octobre, le ministre de la justice arrête, sur la même proposition, la répartition des auditeurs entre les sections.

Art. 6. — Le secrétaire général dirige les travaux des bureaux et tient la plume à l'assemblée générale du conseil. Il signe et certifie les expéditions des actes, des décrets et des avis du conseil d'Etat délivrées aux personnes qui ont qualité pour les réclamer, sauf pour les décisions rendues en matière contentieuse.

En cas d'absence ou d'empêchement, il est suppléé par un maître des requêtes désigné par le ministre de la justice.

TITRE II. — De l'attribution des affaires a l'assemblée générale et aux sections.

Art. 7. — Sont portés à l'assemblée générale du conseil d'Etat :

Les projets et les propositions de loi renvoyés au conseil et les projets de règlement d'administration publique :

Les projets de décrets qui ont pour objet :

1° L'enregistrement des bulles et autres actes du Saint-Siège ;

2° Les recours pour abus ;

3° Les autorisations des congrégations religieuses et la vérification de leurs statuts ;

4° L'autorisation ou la création d'établissements publics et d'établissements d'utilité publique ;

5° L'autorisation à ces établissements, aux congrégations religieuses, aux communes et départements, d'accepter les dons et legs dont la valeur excéderait cinquante mille francs ;

6° L'annulation ou la suspension des délibérations prises par les conseils généraux des départements, dans les cas prévus par les art. 33, 47 et 49 de la loi du 10 août 1871 ;

7° Les impositions d'office établies sur les départements, dans le cas prévu par l'art. 61 de la loi du 10 août 1871 ;

8° Les recours formés par les conseils municipaux en vertu de l'art. 23 de la loi du 5 mai 1865, dans le cas d'annulation de leurs délibérations ;

9° L'autorisation des impositions extraordinaires et des emprunts votés par les conseils municipaux, dans le cas prévu par l'art. 7 de la loi du 24 juillet 1867, et des emprunts contractés par les hospices et autres établissements charitables, dans le cas prévu par l'art. 12 de la même loi ;

10° Les impositions d'office établies sur les communes ;

11° Les traités passés par les communes ayant plus de trois millions de revenus, pour les objets énumérés dans l'art. 16 de la loi du 24 juillet 1867 ;

12° Les changements apportés à la circonscription territoriale des communes ;

13° Les caisses de retraites des employés des administrations municipales ;

14° La création des octrois ou l'autorisation des taxes pour une durée supérieure à cinq ans ;

15° La création des tribunaux de commerce et des conseils de prud'hommes, la création ou la prorogation des chambres temporaires dans les cours et tribunaux;

16° La création des chambres de commerce;

17° La naturalisation des étrangers accordée à titre exceptionnel, en vertu de l'art. 2 de la loi du 29 juin 1867;

18° Les prises maritimes;

19° La délimitation du rivage de la mer;

20° Les concessions de portions du domaine de l'Etat, et les concessions de mines, soit en France, soit en Algérie;

21° L'exécution des travaux publics à la charge de l'Etat, qui peuvent être autorisés par décrets du pouvoir exécutif;

22° L'exécution des chemins de fer d'intérêt local;

23° La concession du desséchement des marais, les travaux d'endiguement et ceux de redressement des cours d'eau non navigables;

24° L'approbation des tarifs de ponts à péage et des bacs;

25° L'autorisation des sociétés d'assurances sur la vie, des tontines, et les modifications des statuts des sociétés anonymes autorisées avant la loi du 24 juillet 1867;

26° Le classement des établissements dangereux, incommodes et insalubres, la suppression de ces établissements dans les cas prévus par le décret du 15 octobre 1810;

27° Toutes les affaires non comprises dans cette nomenclature sur lesquelles il doit être statué, en vertu d'un texte de loi ou de règlement, par décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique;

28° Enfin les affaires qui, à raison de leur importance, sont renvoyées à l'examen de l'assemblée générale, soit par les ministres, soit par les présidents de section, d'office ou sur la demande de la section.

TITRE III. — De l'ordre intérieur des travaux.

§ Ier. — Assemblées de sections.

Art. 8. — Il est tenu dans chaque section un rôle sur lequel toutes les affaires sont inscrites d'après leur ordre de date.

Le président de la section distribue les affaires entre les rapporteurs. Il désigne celles des affaires réputées urgentes, soit par leur nature, soit par des circonstances spéciales.

Art. 9. — La date de la distribution des affaires, avec l'indication de leur nature, est inscrite sur un registre particulier qui reste à la disposition du président de la section.

Art. 10. — Le secrétaire de chaque section tient note sur un registre spécial des affaires délibérées à chaque séance et de la décision prise par la section. Il y fait mention de tous les membres présents.

Art. 11. — En l'absence du président de la section, la présidence appartient à celui des conseillers d'Etat qui est le premier inscrit sur le tableau.

Art. 12. — Lorsque plusieurs sections sont réunies, soit sur la demande du gouvernement, soit en vertu d'une décision du ministre de la justice, la présidence appartient, en l'absence du ministre de la justice, au vice-président ou aux présidents des sections réunies dans l'ordre du tableau.

Les lettres de convocation contiennent l'indication des affaires qui doivent être traitées dans ces réunions.

§ II. — Des assemblées générales.

Art. 13. — Les jours et heures des assemblées générales sont fixés par le conseil d'Etat, sur la proposition du ministre de la justice.

En cas d'urgence, le conseil est convoqué par le vice-président.

Art. 14. — Il est dressé par le secrétaire général, pour chaque séance, un rôle des affaires qui doivent être délibérées en assemblée générale. Ce rôle mentionne le nom du rapporteur et contient la notice de chaque affaire rédigée par le rapporteur.

Art. 15. — Le rôle est imprimé et adressé aux conseillers d'État, maîtres des requêtes et auditeurs, deux jours au moins avant la séance.

Sont imprimés et distribués en même temps que le rôle, s'ils n'ont pu l'être antérieurement, les projets de lois et de règlements d'administration publique, les avis proposés par les sections, ainsi que les documents à l'appui desdits projets dont l'impression aura été jugée nécessaire par les sections.

Les documents non imprimés sont déposés au secrétariat général le jour où a lieu la distribution du rôle et des impressions, et ils y sont tenus à la disposition des membres du conseil, sauf le cas d'urgence.

Art. 16. — Le procès-verbal contient les noms des conseillers d'Etat présents.

Les conseillers d'Etat et maîtres des requêtes qui sont empêchés de se rendre à la séance doivent en prévenir d'avance le vice-président du conseil d'Etat.

Il en est de même des auditeurs qui sont chargés de rapports inscrits à l'ordre du jour.

En cas d'urgence, les rapporteurs empêchés doivent, de l'agrément du président de leur section, remettre l'affaire dont ils sont chargés à un de leurs collègues.

Art. 17. — Le président a la police de l'assemblée; il dirige les débats, résume la discussion, pose les questions à résoudre.

Nul ne peut prendre la parole sans l'avoir obtenue.

Art. 18. — Les votes ont lieu par assis et levé ou par appel nominal.

Toutes les élections ont lieu au scrutin secret, à la majorité absolue des membres présents et sur convocation spéciale.

Le président proclame le résultat des votes.

§ III. — De l'instruction et du jugement des affaires contentieuses.

Art. 19. — La communication des recours aux parties intéressées et aux ministres, s'il y a lieu, les demandes de pièces, les mises en cause et tous les autres actes d'instruction sont délibérés par la section du contentieux, sur l'exposé du rapporteur.

Les décisions relatives aux actes d'instruction sont signées par le président de la section.

Art. 20. — Le président de la section du contentieux distribue les affaires entre les quatre maîtres des requêtes qui remplissent les fonctions du ministère public.

Art. 21. — La section du contentieux ne peut statuer, en exécution de l'art. 19 de loi loi du 24 mai 1872, sur les affaires introduites sans le ministère d'un avocat au conseil, ni délibérer sur les affaires qui doivent être portées à l'assemblée du conseil d'Etat, statuant au contentieux, que si cinq membres au moins ayant voix délibérative sont présents.

Art. 22. — Le rôle de chaque séance publique du conseil d'Etat est préparé par le commissaire du gouvernement chargé de porter la parole dans la séance ; il est arrêté par le président.

Ce rôle, imprimé et contenant sur chaque affaire une notice sommaire rédigée par le rapporteur, est distribué, quatre jours au moins avant la séance, à tous les conseillers d'Etat de service à l'assemblée du conseil délibérant au contentieux, ainsi qu'aux maîtres des requêtes et auditeurs de la section du contentieux.

Il est également remis aux ministres qui ont pris des conclusions et aux avocats dont les affaires doivent être appelées.

Art. 23. — En l'absence du vice-président du conseil d'Etat, la présidence de l'assemblée du conseil statuant au contentieux appartient au président de la section du contentieux.

En cas d'empêchement du secrétaire du contentieux, un secrétaire adjoint peut être désigné par le vice-président du conseil d'Etat sur la proposition du président de la section du contentieux.

Art. 24. — Toutes les décisions rendues par le conseil d'Etat statuant au contentieux contiennent les noms et demeures des parties, leurs conclusions, le vu des pièces principales et des lois appliquées.

Elles portent en tête la mention suivante :

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS.

Le conseil d'État statuant au contentieux (ou la section du contentieux au conseil d'État).

Art. 25. — L'expédition des décisions, délivrée par le secrétaire du contentieux, porte la formule exécutoire suivante :

La République mande et ordonne aux ministres de (*ajouter le département ministériel désigné par la décision*), en ce qui les concerne, et à tous huissiers à ce requis, en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

TITRE IV. — Dispositions générales.

Art. 26. — Les présidents de section et les conseillers d'Etat siègent dans l'ordre du tableau.

Le tableau comprend :

1° Le vice-président,

2° Les présidents de section,

3° Les conseillers d'État en service ordinaire,

4° Les conseillers d'Etat en service extraordinaire,

5° Les maîtres des requêtes,

6° Les auditeurs.

Ils y sont tous inscrits dans l'ordre de leur nomination.

Art. 27. — Les conseillers d'Etat ne peuvent s'absenter sans un congé donné par le ministre de la justice, après avoir pris l'avis du vice-président et du président de leur section.

Les maîtres des requêtes et les auditeurs ne peuvent s'absenter sans un congé donné par le vice-président, après avoir pris l'avis du président de la section dont ils font partie.

Art. 28. — Dans le cas où, par suite de vacance, d'absence ou d'empêchement, d'un ou plusieurs conseillers d'Etat, une section ne se trouve pas en nombre pour délibérer, le vice-président du conseil, de concert avec les présidents de section, la complète par l'appel des conseillers d'Etat pris dans les autres sections.

En cas d'urgence, la décision est prise par le président de la section.

Art. 29. — Tout conseiller d'Etat, maître des requêtes ou auditeur qui s'absente sans congé, ou qui excède la durée du congé qu'il a obtenu, subit la retenue intégrale de la portion de son traitement afférente au temps pendant lequel a duré son absence non autorisée.

Si l'absence non autorisée dure plus d'un

mois, le ministre de la justice en informe le président de la République.

Art. 30. — Au procès-verbal des sections et des assemblées générales du conseil d'Etat est annexé un résumé des discussions relatives aux projets de loi, aux règlements d'administration publique et aux affaires pour lesquelles, en raison de leur importance, le président jugerait que la discussion doit être recueillie.

Ce résumé est fait par un auditeur désigné par le président et assisté d'un rédacteur spécial.

Il reproduit sommairement les discussions; il est soumis à la révision du président ou de l'un des conseillers d'État ou maîtres des requêtes présents à la séance, délégué par le président.

Art. 31. — L'époque des vacances du conseil d'Etat est fixée, chaque année, par un décret du président de la République.

Le même décret forme deux sections pour délibérer sur les affaires urgentes, et désigne neuf conseillers d'État en service ordinaire, huit maîtres des requêtes et dix auditeurs pour composer ces sections.

L'assemblée générale ne peut délibérer pendant les vacations qu'autant que neuf au moins de ses membres ayant voix délibérative sont présents.

Les conseillers d'État désignés pour faire partie de la section de vacation peuvent se faire remplacer, de l'agrément du président, par un autre conseiller d'Etat.

Art. 32. — La bibliothèque est placée sous la surveillance d'une commission de trois conseillers d'Etat, élus au scrutin. Cette commission règle tout ce qui concerne l'acquisition, le prêt et l'usage des livres.

8. *Loi du 13 juillet 1879; réorganisation du conseil d'Etat.*

Art. 1. — Le conseil d'État se compose : 1° de trente-deux conseillers d'Etat en service ordinaire; 2° de dix-huit conseillers en service extraordinaire; 3° de trente maîtres des requêtes; 4° de trente-six auditeurs, savoir : douze de première classe et vingt-quatre de seconde classe.

Art. 2. — Le concours pour les fonctions d'auditeur de première classe est supprimé.

Les auditeurs de première classe seront choisis parmi les auditeurs de seconde classe, ou parmi les anciens auditeurs sortis du conseil qui comptent quatre années d'exercice, soit de leurs fonctions, soit des fonctions publiques auxquelles ils auraient été appelés.

Ils sont nommés par décret du président de la République. Le vice-président et les présidents de section seront appelés à faire des présentations.

Art. 3. — Les conseillers d'État en service ordinaire, maîtres des requêtes et auditeurs de première classe, après trois années depuis leur entrée au conseil d'Etat, pourront, sans perdre leur rang au conseil, être nommés à des fonctions publiques, pour une durée qui n'excédera pas trois ans.

Le nombre des membres du conseil ainsi nommés à des fonctions publiques ne pourra excéder le cinquième du nombre des conseillers, maîtres des requêtes et auditeurs.

Pendant ces trois années, ils ne seront pas remplacés.

Les traitements ne pourront être cumulés.

Les conseillers et maîtres des requêtes qui seront remplacés dans leurs fonctions pourront obtenir le titre de conseillers et de maîtres des requêtes honoraires.

Les auditeurs de première classe, remplacés dans leurs fonctions, pourront être nommés maîtres des requêtes, s'ils comptent huit ans de fonctions au conseil d'Etat.

Art. 4. — Le conseil d'Etat est divisé en cinq sections, dont une section du contentieux et une section de législation.

Les sections sont composées de cinq conseillers d'Etat en service ordinaire et d'un président, à l'exception de la section du contentieux, qui est composée de six conseillers en service ordinaire et d'un président.

Il y aura un quatrième commissaire du gouvernement attaché à cette section.

Un règlement d'administration publique statuera sur l'ordre intérieur des travaux du conseil, sur la répartition des membres et des affaires entre les sections, sur la nature des affaires qui devront être portées à l'assemblée générale, sur le mode de roulement des membres entre les sections et sur les mesures d'exécution non prévues par la présente loi.

Art. 5. — L'assemblée publique du conseil d'Etat, statuant au contentieux, se compose : 1° du vice-président; 2° des membres de la section; 3° de huit conseillers en service ordinaire, pris dans les autres sections et désignés conformément à l'art. 17 de la loi du 24 mai 1872.

Lorsque les membres de l'assemblée du contentieux, délibérant dans une affaire seront en nombre pair, le dernier des conseillers, dans l'ordre du tableau, devra s'abstenir.

Art. 6. — Le conseil d'Etat, en assemblée générale, ne pourra délibérer si seize au moins des conseillers en service ordinaire ne sont présents. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 7. — Toutes les lois antérieures sont abrogées en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi.

Commentaire. — Jurisprudence.

1. *Attributions judiciaires du conseil.* — En résumé, les attributions judiciaires du conseil d'Etat sont de trois ordres : 1° il juge en appel

les décisions des conseils de préfecture, des commissions de plus-value instituées par la loi du 16 septembre 1807, et les décisions des ministres agissant comme juges ; 2° il fait office de cour de cassation dans les recours formés pour incompétence, excès de pouvoirs ou violation de la loi contre les diverses juridictions et autorités administratives ; 3° il juge directement en premier et dernier ressort les contestations relatives aux élections des conseillers généraux de département, les pourvois contre les actes du chef de l'Etat blessant les droits des particuliers tels que les pensions, l'interprétation des actes administratifs émanés du chef de l'Etat à une époque quelconque.

2. *Ministère des avocats au conseil d'Etat.* — D'après les art. 1 et 16 du décret du 22 juillet 1806, les affaires, à l'exception de celles présentées par les ministres, devaient être introduites par l'intermédiaire d'un avocat au conseil.

L'obligation de recourir à cet intermédiaire a été supprimée :

1° Pour les contributions directes et taxes assimilées par la loi du 21 avril 1832 ;

2° Pour les contraventions à la police du roulage et pour toutes les affaires répressives, lois des 30 mai 1851 et 21 juin 1865 ;

3° Pour les recours en matière de pensions, décret 2 novembre 1864 ;

4° Pour les recours contre les excès de pouvoir des autorités administratives ;

5° En matière d'élections ;

Les recours relatifs à l'occupation temporaire des terrains et à l'extraction de matériaux sont nuls s'ils sont présentés sans l'intermédiaire d'un avocat au conseil. — 19 mars 1868.

3. *Timbre.* — Sont exemptés des droits de timbre et peuvent être formulés sur papier libre les recours en matière d'élections, en matière de prestation pour les chemins vicinaux, loi 28 juillet 1824, en matière de contributions directes et taxes assimilées pour les cotes inférieures à 30 francs.

4. *Nécessité des deux degrés de juridiction.* — Les affaires qui sont du ressort du conseil de préfecture au premier degré, ne peuvent être portées directement devant le conseil d'Etat.

Ce conseil a toujours rejeté les chefs de demande ou de réclamation qui n'avaient pas subi l'épreuve du premier degré de juridiction, faute d'avoir été présentés ou suffisamment précisés devant le conseil de préfecture. — 29 décembre 1853, 22 août 1853, 26 février 1870.

Une commune défendant au pourvoi d'un entrepreneur condamné par le conseil de préfecture à l'indemniser de malfaçons, n'est pas recevable à prendre contre l'architecte qui se trouve partie à l'instance des conclusions tendant à ce que l'architecte soit déclaré solidairement responsable des condamnations prononcées contre l'entrepreneur, conclusions qu'elle n'a pas prises devant le conseil de préfecture. — 14 août 1865, 6 août 1861.

Le conseil ne peut statuer directement sur des chefs de réclamations soumis au conseil de préfecture, et sur lesquels ce dernier ne s'est pas prononcé. — 18 mars 1868.

La demande d'un membre d'une association syndicale à l'effet d'obtenir le remboursement de la cotisation qui lui a été imposée ne peut être présentée directement au conseil d'Etat. — 5 août 1861.

Pourvois contre les décisions des conseils de préfecture.

C'est devant le conseil d'Etat que doivent être portés les pourvois contre les décisions des conseils de préfecture ; plusieurs points sont à examiner en cette matière, savoir :

1° Quelles sont les décisions susceptibles d'appel ;

2° Par qui le pourvoi peut-il être formé ;

3° Dans quel délai est-il recevable ?

1° *Quelles sont les décisions susceptibles d'appel.* — Les décisions *interlocutoires* ou *préparatoires*, n'étant qu'un moyen d'instruction et ne préjugeant pas le fond, ne sont pas susceptibles d'appel. — 24 mars 1876. Cependant, elles le seraient si elles préjugeaient le fond, par exemple si elles reconnaissaient le droit à indemnité en même temps qu'elles ordonneraient une expertise pour fixer ladite indemnité. — 22 novembre 1872.

Arrêtés par défaut. — Un arrêté par défaut doit être attaqué par la voie de l'opposition devant la juridiction dont il émane et non par la voie de l'appel devant le conseil d'Etat. — 14 avril 1853, 30 juillet 1863.

Est rejeté comme non recevable, par application de cette règle, le pourvoi dirigé contre un arrêté qui avait procédé au règlement d'une indemnité due pour extraction de matériaux sans que le propriétaire eût été appelé ni entendu. — 30 juillet 1863.

Est rendu par défaut et dès lors susceptible d'opposition l'arrêt du conseil d'Etat ayant statué sur un pourvoi intéressant un département, sans que le département, auquel ce pourvoi a été communiqué, ait présenté de défenses par le ministère d'un avocat. Les observations du préfet sur la contestation, transmises par le ministre au conseil d'Etat, ne rendent pas le débat contradictoire. — 12 mai 1859.

Délai de l'opposition. — L'opposition aux arrêtés par défaut des conseils de préfecture

est recevable tant que ces arrêtés n'ont pas été exécutés. — 26 novembre 1857.

Aucune disposition de loi ou de règlement n'a fixé le délai dans lequel doivent être formées les oppositions aux arrêtés par défaut des conseils de préfecture.

Le conseil de préfecture, après avoir rejeté une opposition comme non recevable, ne peut plus, sans excès de pouvoir, statuer au fond sur le mérite de cette opposition. — 13 avril 1842.

Décisions définitives. — Les décisions définitives et contradictoires peuvent seules être attaquées par la voie de l'appel.

On ne peut se pourvoir contre les motifs d'une décision. — On n'est pas recevable à se pourvoir contre un arrêté dont on n'attaque pas le dispositif, mais les motifs seulement. — 8 février 1851.

2° *Par qui le pourvoi doit-il être formé.* — Si le pourvoi est formé par des particuliers, l'action doit évidemment être intentée soit par eux, soit par leurs ayants droit.

S'il est formé par l'administration, l'action est introduite par les représentants légaux de l'Etat, des départements, des communes ou des établissements publics. — Voir *Action judiciaire.*

Nous rappellerons seulement qu'en matière contentieuse l'Etat est représenté par le préfet devant le conseil de préfecture et par le ministre compétent devant le conseil d'Etat.

Les conclusions prises par le préfet au nom de l'Etat devant le conseil de préfecture ne peuvent être modifiées par le ministre devant la juridiction suprême.

Ainsi lorsque, sur une instance en indemnité pour dommage, intentée par un particulier contre l'Etat, le préfet a pris au nom de l'Etat, devant le conseil de préfecture, des conclusions tendant à l'allocation d'une certaine somme, le ministre n'est pas fondé à demander au conseil d'Etat la réduction de cette indemnité. — 25 février 1876.

3° *Dans quel délai le pourvoi est-il recevable ?* — D'après l'art. 11 du décret du 22 juillet 1806, le recours au conseil d'Etat contre la décision d'une autorité qui y ressortit n'est pas recevable après trois mois du jour où cette décision a été notifiée.

Ce principe a été appliqué par de nombreux arrêts du conseil.

La signification d'un arrêté du conseil de préfecture, faite au non de l'Etat, par le préfet, à la partie intéressée, fait courir contre l'administration elle-même le délai du recours au conseil d'Etat. — 23 juin 1853, 10 février 1865, 24 janvier 1856, 12 janvier 1854, etc.

En matière de procédure civile la signification ne produit pas cet effet à l'égard de celui qui la requiert, en vertu de ce principe: « Nul ne se forclot lui-même. »

La notification de la décision au domicile d'un officier ministériel, qui a été chargé de représenter une partie devant le conseil de préfecture, ne suffit pas pour faire courir contre cette partie le délai du pourvoi au conseil d'Etat. — 7 janvier 1869. — Cependant, la notification est valable si elle a été faite à un mandataire, porteur du titre, ayant reçu pouvoir d'en poursuivre le recouvrement et d'en toucher le montant, et ayant agi en cette qualité auprès du ministre des finances. — 9 août 1870.

Le jour de la signification n'est pas compris dans le délai de trois mois fixé pour la signification des ordonnances de soit communiqué par l'art. 12 du règlement du 22 juillet 1806. — 4 février 1858.

La date de la notification résulte suffisamment de la mention inscrite sur la copie de l'exploit laissé à la partie. — 20 juillet 1854.

Est rejeté, comme tardif, le pourvoi d'un particulier contre un arrêté du conseil de préfecture ordonnant la démolition de certains travaux, ledit pourvoi formé plus de trois mois après que l'arrêté a été mis à exécution et a été l'objet d'une protestation de la part du requérant. Celui-ci n'est pas fondé à prétendre que l'arrêté ne lui aurait pas été régulièrement notifié. — 26 janvier 1860.

Le décret constitutif d'un syndicat d'irrigation et l'arrêté préfectoral portant nomination des membres du syndicat, ne sont pas susceptibles d'être attaqués devant le conseil d'Etat plus de trois mois après leur mise à exécution.

Entrepreneurs solidaires. — Il y a solidarité entre plusieurs entrepreneurs associés qui se sont rendus conjointement adjudicataires de travaux publics, de manière que chacun d'eux soit tenu seul envers l'Etat d'exécuter la totalité de l'entreprise. — La notification faite à l'un des entrepreneurs solidaires, de l'arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur des contestations relatives au décompte de l'entreprise, fait courir, à l'égard de tous les autres, le délai du pourvoi au conseil d'Etat. — 10 janvier 1861.

Quand deux entrepreneurs se sont déclarés solidaires l'un pour l'autre dans leur marché, le pourvoi de l'un formé en temps utile profite à l'autre. — 29 décembre 1859.

Pourvoi simultané contre une décision interlocutoire et une décision définitive. — La partie contre laquelle un conseil de préfecture a admis le principe d'une indemnité, en ordonnant une expertise pour en déterminer le montant, est encore recevable, quand elle n'a pas formé appel de cette décision dans le

délai de trois mois et qu'elle a pris part, sans protestations ni réserves, aux opérations de l'expertise, à se pourvoir, après que le conseil de préfecture a statué définitivement, contre l'arrêté qui a prescrit l'expertise. Si la partie, dans l'espèce le ministre des travaux publics, avait le droit de se pourvoir dans les trois mois de la notification contre l'arrêté qui a ordonné l'expertise, elle a pu attendre que le conseil de préfecture eût statué définitivement sur la demande pour se pourvoir à la fois contre l'arrêté interlocutoire et contre l'arrêté définitif, conformément à l'art. 451 du Code de procédure civile. — 22 novembre 1872.

Délai en matière de contraventions de grande voirie. — En matière de contravention de grande voirie, loi du 30 mai 1851, art. 25, le délai court contre l'administration à partir de la date de la décision, sans que la partie ait besoin de la notifier ; l'art. 11 du décret de 1806 est inapplicable. — 1 mai 1869, 19 mars 1875.

Les recours contre les arrêtés, rendus en matière de contravention de grande voirie, sont recevables sur papier non timbré. — 13 juin 1867.

Interprétation des arrêtés confirmés sur recours. — Les difficultés relatives à l'exécution d'un arrêté du conseil de préfecture, confirmé par le conseil d'Etat, doivent être portées devant le conseil de préfecture. — Elles ne peuvent être déférées directement au conseil d'Etat par voie de demande en interprétation de son précédent décret. — 15 mars 1855.

Le recours au conseil d'Etat n'est pas suspensif. — L'appel devant les tribunaux civils est suspensif des décisions dont l'exécution peut se trouver ainsi ajournée pour bien longtemps ; mais il n'y a là que des intérêts particuliers qui n'ont pas la même urgence que les intérêts publics ; le fonctionnement de l'administration ne peut être entravé.

Aussi l'art. 3 du décret de 1806 a-t-il décidé que : le recours au conseil d'Etat n'est pas suspensif, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné. — C'est la section du contentieux qui ordonne le sursis.

La loi du 24 mai 1872 a maintenu cette disposition ; mais elle ajoute que les conseils de préfecture pourront subordonner l'exécution de leurs décisions en cas de recours à la charge de donner caution ou de justifier d'une solvabilité suffisante. Les formalités édictées par les art. 440 et 441 du Code de procédure civile seront observées pour la présentation de la caution.

L'exécution provisoire des arrêtés des conseils de préfecture n'a lieu qu'aux dépens et périls de ceux qui poursuivent cette exécution ; dès lors les sommes indûment payées en vertu d'une décision annulée doivent être restituées avec les intérêts à partir du jour du payement. — 29 mars 1860.

Le recours devant le conseil d'Etat n'étant pas suspensif, rien n'empêche la partie à laquelle un conseil de préfecture a alloué une somme, de faire exécuter immédiatement cette décision contre la partie adverse ; par suite, il n'y a pas lieu, en pareil cas, de faire courir l'intérêt des sommes allouées à partir du jour de la demande qui en est faite devant le conseil d'Etat. — 4 août 1870.

Un entrepreneur de travaux publics a été condamné devant le conseil de préfecture à payer à une ville une certaine somme pour réparation d'ouvrages par lui effectués ; cette décision a été déférée au conseil d'Etat et annulée ; — mais la ville ayant fait antérieurement exécuter la condamnation, l'entrepreneur a porté devant le conseil de préfecture une demande tendant à obtenir contre la ville les intérêts de la somme qu'il a été indûment contraint de payer ; cette demande rentre-t-elle dans la compétence du conseil de préfecture, ou bien au contraire, s'agissant de difficultés sur le sens et l'exécution d'une décision du conseil d'Etat, n'appartient-il qu'à cette juridiction d'en connaître ? C'est ce dernier sens qui a été adopté par le conseil d'Etat, le 30 janvier 1874.

L'exécution d'une décision du conseil de préfecture ne peut pas être considérée comme emportant volonté d'acquiescer ; elle n'a pour objet que d'obéir à un jugement dont on ne peut empêcher les effets.

Donc, le fait d'avoir acquitté, sans protestation ni réserves, les condamnations prononcées par un conseil de préfecture, ne peut être considéré comme un acte d'exécution volontaire de nature à rendre non recevable le pourvoi au conseil d'Etat. — 7 mai 1875.

L'entrepreneur qui accepte le payement de sommes allouées par décision du conseil de préfecture ne se rend pas non recevable à se pourvoir contre les chefs de cette décision qui lui font grief, alors qu'il a fait des réserves à cet égard dans un acte extra-judiciaire notifié à l'administration au moment de la délivrance du mandat de payement. — 16 novembre 1854.

Exception : le pourvoi est suspensif dans les affaires relatives aux art. 65 et 67 du Code forestier, et en matière d'élections.

L'administration ne peut s'opposer à l'exécution provisoire lorsqu'elle est demandée par les parties ayant eu gain de cause, mais elle n'est point forcée de poursuivre cette exécution provisoire lorsqu'elle est à son profit ; à moins d'urgence absolue, il vaut mieux ne pas le faire et attendre l'arrêt définitif du conseil d'Etat.

Recours ou appel incident. — Le recours incident est celui que peut former l'intimé

contre une décision que son adversaire attaque lui-même en appel.

Exemple : le ministre des travaux publics réclame devant le conseil d'Etat l'annulation d'un arrêté de conseil de préfecture ayant accordé à un particulier une indemnité pour dommage; le particulier présente un mémoire en défense demandant le rejet du recours, et conclut en outre, par voie de recours incident, à la réformation de tout ou partie des dispositions de l'arrêté du conseil de préfecture.

Conformément à l'art. 443 du Code de procédure, le conseil d'Etat admet aujourd'hui que l'appel incident peut être présenté en tout état de cause ; il est recevable par conséquent même quand il est présenté plus de trois mois après la notification de la décision attaquée par le pourvoi principal.

« Cela se comprend, dit M. Aucoc; le défendeur s'était résigné à accepter la décision du premier juge; mais quand le débat est rouvert, il faut lui donner la faculté de faire remettre les choses en l'état primitif. »

Mais, la recevabilité du recours incident est subordonnée à celle du pourvoi principal; si ce dernier n'est pas recevable, le premier ne l'est pas non plus. — 31 mai 1855, 16 avril 1863.

CONSEIL DES PRISES.

On appelle *prise maritime* la capture en mer des bâtiments ennemis ou quelquefois des bâtiments neutres par les navires français appartenant soit à l'Etat, soit à des particuliers qui les ont armés pour la course. Un grand nombre de publicistes se sont élevés contre le droit de course qu'ils signalent comme un reste de barbarie. — La guerre, disent-ils, doit limiter ses effets aux rapports de deux gouvernements, et respecter les droits et la liberté des particuliers. Pourquoi ces droits, réputés inviolables sur le continent, cessent-ils sur l'Océan d'avoir ce caractère? Cette question se pose donc : le droit de prise est-il légitime, ou faut-il y voir une violation du principe qui veut que les citoyens paisibles et les propriétés privées soient épargnées par des belligérants?

Pour notre compte, nous estimons le droit de prise parfaitement légitime. D'abord est-il vrai de dire que les droits privés soient bien respectés dans les guerres continentales? Le bombardement des villes, l'incendie des maisons et des récoltes, les pillages et les réquisitions ne viennent-ils pas donner un démenti à cette prétendue inviolabilité? Dans tous les cas, la guerre étant un mal inévitable, il est difficile d'interdire à l'un des belligérants les moyens qu'il a de nuire à l'autre. Or, détruire le commerce de son adversaire et l'entraver dans ses relations avec le dehors, est souvent le moyen le plus efficace de l'amener à composition.

Le droit de course étant admis, il est néanmoins évident qu'il devait donner lieu à des abus et à des violences sans nombre. Pour mettre de l'ordre dans ce qui devait fatalement enfanter le désordre, pour sauvegarder les droits de l'humanité et faire respecter l'inviolabilité des neutres, on a confié à des tribunaux spéciaux le soin de juger la validité des prises maritimes. Il est d'ailleurs peu de matières où la compétence ait autant varié. Sous l'ancienne monarchie, cette mission fut confiée à l'amiral ou à son lieutenant. Louis XIII institua, par lettres-patentes du 20 décembre 1659, une commission composée de conseillers d'Etat et de maîtres de requêtes qui devaient, sous la présidence du surintendant de la navigation, juger *les prises maritimes* et *tout ce qui concerne les bris et échouement de navires ennemis*. L'appel des décisions de ce conseil était porté devant le conseil du roi. La compétence en cette matière fut ensuite restituée à l'amiral quand Louis XIV eut rétabli cette charge. « L'amiral jugeait en première instance avec les sieurs commissaires nommés et choisis par Sa Majesté pour tenir conseil près de lui, et par appel en conseil royal des finances sur rapport du secrétaire d'Etat ayant le département de la marine. — Ord. du 9 mars 1695.

Pendant la période révolutionnaire le jugement des prises appartint successivement aux tribunaux de commerce et à l'autorité administrative. Le conseil exécutif provisoire, le comité de salut public, puis l'autorité judiciaire furent tour à tour compétents, toutefois le conseil des Cinq-Cents admit, sur la demande des directeurs, que des commissaires du gouvernement seraient autorisés à déférer au pouvoir exécutif les décisions des tribunaux judiciaires dans toutes les affaires qui nécessiteraient l'interprétation des traités, ou qui intéresseraient les puissances neutres; en un mot, dans tous les cas où interviendraient des questions de politique extérieure. Sous le Consulat fut institué le conseil des prises. D'abord ses décisions étaient souveraines, mais ensuite l'appel fut porté devant le conseil d'Etat. En même temps fut instituée, dans chaque port important, une *commission des ports*, tribunal inférieur composé du commissaire de la marine, du contrôleur de la marine et du commissaire de l'inscription maritime. Ce tribunal ne pouvait juger que les prises faites sous le pavillon ennemi. On appelait de ses décisions devant le conseil des prises qui siégeait à Paris.

Sous la Restauration et ensuite sous le gouvernement de Juillet, la section du contentieux du conseil d'Etat fut chargée des attributions du conseil des prises supprimé en 1815.

Enfin le décret du 14 juillet 1854, lors de la guerre de Crimée, et celui du 9 mai 1859, lors de la guerre d'Italie, rétablirent, pour la durée des hostilités, le conseil des prises composé de sept membres et présidé par un conseiller d'Etat. Le conseil d'Etat restait juge d'appel.

Le conseil des prises statue sur la validité de toutes les prises maritimes dont le jugement appartient à l'autorité française. Il examine si les conditions de temps et de lieu se trouvent remplies, si les capteurs sont dans les conditions réglementaires et sont munis d'une autorisation d'armer en course délivrée par l'autorité, si, enfin, les personnes et objets saisis peuvent être déclarés de bonne prise.

Une fois la prise déclarée valable, les attributions du conseil cessent aussitôt. Les tribunaux de commerce sont seuls compétents pour juger les différends qui peuvent s'élever entre les capteurs.

Le conseil des prises est également juge des questions relatives à la qualité des navires neutres ou ennemis naufragés ou échoués, ainsi que des prises amenées dans les ports de nos colonies. (*Laurent.*)

CONSEIL DES TRAVAUX DE LA MARINE.

Le ministre de la marine et des colonies est assisté, pour tout ce qui a trait à la législation et à l'administration générale de son département, du *conseil d'amirauté*, à côté duquel fonctionne le *conseil des travaux*, chargé d'examiner tous les projets de travaux dans les ports militaires.

Ce conseil, réorganisé en 1871, comprend : 2 vice-amiraux, 2 généraux d'artillerie de marine, 1 contre-amiral, l'inspecteur général du génie maritime, l'inspecteur général des ponts et chaussées chargé de l'inspection des travaux maritimes, 1 directeur des constructions navales, 2 capitaines de vaisseau, 2 colonels d'artillerie de marine, 2 ingénieurs de la marine et 1 ingénieur en chef des ponts et chaussées.

CONSEIL GÉNÉRAL DE DÉPARTEMENT.

Dans chaque département il y a un conseil général, chargé d'établir le budget des recettes et des dépenses départementales en se renfermant dans les limites fixées par la loi, chargé en outre de régler toutes les affaires intéressant le département et de donner des avis ou d'émettre des vœux sur les affaires d'intérêt général.

Le conseil général est en quelque sorte le pouvoir législatif du département; le préfet est le représentant du pouvoir exécutif; à côté de lui fonctionne, pour les intérêts départementaux, une commission permanente élue dans le sein du conseil général.

Ainsi que nous l'avons dit en parlant de la commission départementale, il est difficile de présenter une étude distincte du conseil général, de la commission départementale et du pouvoir préfectoral. Les trois sujets sont connexes et seront examinés au mot *Départements*.

CONSEIL GÉNÉRAL DES MINES.

Le conseil général des mines siège à Paris auprès du ministre des travaux publics, à qui il donne son avis sur toutes les affaires intéressant le service.

D'après l'art. 4 du décret du 15 septembre 1869, le conseil général des mines est composé :

Des inspecteurs généraux de 1re classe;
Des inspecteurs généraux de 2e classe;
D'un inspecteur général de 2e classe ou d'un ingénieur en chef, secrétaire, ayant voix délibérative.

Le conseil général est présidé par le ministre ou, en l'absence du ministre, par un vice-président choisi parmi les inspecteurs généraux de 1re classe.

Le secrétaire général du ministère et le directeur des mines sont membres permanents du conseil.

Le directeur des chemins de fer siège dans le conseil général des mines avec voix délibérative pour les affaires concernant le service des chemins de fer.

En 1878, le conseil général des mines comprenait :

Un inspecteur général de 1re classe, vice-président,
Trois inspecteurs généraux de 1re classe,
Quatre inspecteurs généraux de 2e classe,
Un ingénieur en chef, secrétaire du conseil,
Et un ingénieur ordinaire de 3e classe, adjoint au secrétaire.

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

D'après le décret du 7 fructidor an XII, portant organisation du corps des ponts et chaussées, le conseil général des ponts et chaussées, siégeant à Paris au ministère, « examine les plans, projets, mémoires, la comptabilité tenue par les ingénieurs en chef; le contentieux relatif à l'établissement, règlement et police des usines à eau; les questions sur le contentieux des routes, de la navigation, des ports maritimes et les autres affaires relatives à l'administration des ponts et chaussées, qui lui seront renvoyées par le directeur général. »

Décret du 15 septembre 1869. — Composition du conseil.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics;

Vu le décret du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées;

Vu l'ordonnance du 23 décembre 1838, portant organisation du conseil général des ponts et chaussées;

Vu notre décret du 17 juillet 1854;

Vu également notre décret du 15 février

1868, relatif à l'organisation du service de contrôle des chemins de fer.

Art. 1. — Le conseil général des ponts et chaussées est composé :

Des inspecteurs généraux de première classe des ponts et chaussées;

De l'inspecteur général des ponts et chaussées chargé de l'inspection générale des travaux maritimes;

Des inspecteurs généraux de deuxième classe désignés par le ministre;

D'un inspecteur général de deuxième classe ou d'un ingénieur en chef, secrétaire, ayant voix délibérative.

Le secrétaire général du ministère des travaux publics et le directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer sont membres permanents du conseil général.

Les ingénieurs de tout grade en activité ou en congé illimité, présents à Paris, peuvent assister aux séances; ils ont voix consultative dans la discussion des affaires qui intéressent leur service.

Art. 2. — Le conseil général est présidé par le ministre, ou, en l'absence du ministre, par un vice-président choisi parmi les inspecteurs généraux de première classe. Le vice-président est nommé pour un an; il peut être continué dans ses fonctions.

Art. 3. — Pour l'examen des affaires qui, à raison de leur importance secondaire, n'exigent pas la réunion du conseil entier, le conseil général se divise en sections dont le nombre, les attributions et la composition sont déterminés par des arrêtés ministériels.

Chaque section est présidée par un inspecteur général de première classe; il est attaché à chacune d'elles le nombre de secrétaires nécessité par les besoins du service.

Composition en 1878. — En 1878, le conseil comprenait, 1° comme membres permanents : 8 inspecteurs généraux de 1re classe, l'inspecteur général des travaux de la marine, et le secrétaire général du conseil; 2° comme membres temporaires du 1er janvier au 30 juin, 8 inspecteurs de 2e classe, et du 1er juillet au 31 décembre, les 8 autres inspecteurs de 2e classe.

Le conseil était divisé en deux sections, et il y avait quatre ingénieurs en chef secrétaires de sections.

Augmentation du nombre des inspecteurs généraux. — Un décret *du* 19 *septembre* 1878, a porté de 8 à 10 le nombre des inspecteurs généraux de 1re classe, et de 17 à 24 le nombre des inspecteurs généraux de 2e classe, chargés d'un service actif d'inspection.

Par arrêté du 19 septembre 1878, le ministre des travaux publics a réduit de 17 à 15 le nombre des arrondissements d'inspection du service ordinaire des ponts et chaussées, et a créé 7 inspections générales des services d'études, de construction et de contrôle de travaux de chemins de fer; en outre, une inspection générale a été créée pour le service des travaux publics en Algérie. En dehors de ces inspecteurs généraux, il faut compter encore les inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines attachés au contrôle de l'exploitation des six grandes compagnies.

Cette modification du personnel entraînait nécessairement la modification du conseil général des ponts et chaussées.

Arrêté du ministre des travaux publics du 19 *décembre* 1878, *modifiant l'organisation du conseil général des ponts et chaussées.*

Le ministre des travaux publics,

Sur la proposition du directeur du cabinet et du personnel,

Vu l'art. 3 du décret du 15 septembre 1869, portant organisation du conseil général des ponts et chaussées;

Vu le décret en date du 19 septembre 1878, portant de 17 à 24 le nombre des inspecteurs généraux de 2e classe, chargés d'un service actif d'inspection ;

Vu l'arrêté en date de ce jour, fixant le nombre des arrondissements d'inspection du service des ponts et chaussées et du service de la construction des chemins de fer, et créant une inspection générale de l'Algérie;

Arrête :

Art. 1. — Le conseil général des ponts et chaussées est divisé en quatre sections, savoir :

Deux sections régionales comprenant :
Les routes et ponts,
Le service hydraulique,
Les rivières,
Les canaux,
Le service maritime;

Une section de la construction des chemins de fer;

Une section de l'exploitation des chemins de fer;

Art. 2. — Les sections sont présidées chacune par un inspecteur général de 1re classe.

Elles se composent en outre :

1° Les deux sections régionales des routes et de la navigation, des inspecteurs généraux de la région ;

2° La section de la construction des chemins de fer, des inspecteurs chargés des inspections générales des services d'études, de construction et de contrôle de travaux des chemins de fer ;

3° La section de l'exploitation des chemins de fer, des inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines, chargés du contrôle de l'exploitation des grands réseaux.

Le président de la section de la construction des chemins de fer pourra convoquer aux

séances de cette section, outre les membres permanents de la section, les inspecteurs généraux des divisions de Paris, de la Corse et de l'Algérie, ainsi que les membres de la section de l'exploitation.

Chacun des membres ainsi convoqués aura voix délibérative, au même titre que les membres permanents de la section.

Le président de la section de l'exploitation aura la même faculté à l'égard des membres de la section de la construction, ainsi qu'à l'égard des inspecteurs généraux des divisions de Paris, de la Corse et de l'Algérie, dans des conditions de parité absolue.

Art. 3. — Un inspecteur général de 2e classe, non chargé spécialement d'un arrondissement d'inspection, fera partie du conseil général des ponts et chaussées. Il suppléera, en cas d'empêchement, les inspecteurs généraux chargés d'une division et remplira les missions qui lui seront confiées par le ministre des travaux publics.

Art. 4. — Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er janvier 1879.

C. DE FREYCINET.

Modification de l'arrêté précédent. — Institution d'un comité de l'exploitation technique des chemins de fer. — Arrêté du ministre des travaux publics du 25 janvier 1879.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté en date du 28 juin 1864 qui a institué une commission à l'effet d'examiner les inventions et les règlements concernant les chemins de fer ;

Vu l'arrêté en date du 19 décembre 1878 qui institue une section de l'exploitation des chemins de fer;

Vu le rapport en date du 22 janvier 1879 du directeur général des chemins de fer;

Sur la proposition du directeur du cabinet et du personnel;

Arrête :

Art. 1. — Il est institué près du ministère des travaux publics un comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

Art. 2. — Ce comité est composé :

D'un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, président ;

Des inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines, chargés du contrôle de l'exploitation des chemins de fer ;

Du directeur de l'exploitation des chemins de fer;

De deux ingénieurs en chef des mines ;

D'un ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

De deux directeurs de grandes compagnies de chemins de fer et de deux ingénieurs en chef attachés au service du matériel et de la traction de l'une de ces compagnies;

Ces quatre derniers membres sont désignés par le syndicat du chemin de fer de ceinture.

L'un des ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou des mines sus-désignés remplira les fonctions de secrétaire. Un ingénieur ordinaire des mines ou des ponts et chaussées sera attaché au comité en qualité de secrétaire-adjoint, avec voix consultative.

Art. 3. — Seront renvoyées à l'examen du comité toutes les questions qui concernent la police, la sûreté, l'usage des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Le comité sera appelé à donner son avis notamment sur les objets ci-après :

1° Règlements généraux et spéciaux de l'exploitation ; application et interprétation de ces règlements ;

2° Police des gares, de leurs cours, classement et réglementation des passages à niveau ;

3° Entretien et perfectionnement du matériel fixe et du matériel roulant ;

4° Modifications et améliorations dans la marche et le service des trains ;

5° Accidents de chemins de fer. Recherche de leurs causes. Mesures à prendre pour en prévenir le retour.

6° Inventions concernant les chemins de fer.

Toute initiative est laissée au comité pour faire lui-même les propositions qu'il lui paraîtrait utile de soumettre au ministre.

Art. 4. — Une section dite du contrôle, prise dans le sein du comité et composée du président, des inspecteurs généraux directeurs du contrôle, du directeur de l'exploitation et du secrétaire, sera spécialement chargée de l'examen des mesures ayant pour objet d'améliorer et d'uniformiser le service du contrôle.

Art. 5. — Pour l'étude des questions qui pourraient être soumises au comité, le président aura le droit de former des commissions dans lesquelles il appellera suivant les cas les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires du contrôle, qui seront considérés comme aptes, soit à donner les renseignements nécessaires, soit à apporter un concours particulièrement utile aux travaux de la commission.

Dans les mêmes circonstances et pour les mêmes motifs, des ingénieurs étrangers au service du contrôle et même au corps des ponts et chaussées et des mines pourront être désignés par le président pour faire partie des commissions.

Le président sera lui-même membre de droit de toutes les commissions. Le secrétaire ou le secrétaire-adjoint pourra y être attaché par lui en qualité de rapporteur.

Art. 6. — Lorsque les affaires sur lesquelles il sera appelé à donner son avis lui paraîtront assez importantes pour nécessiter un degré

supérieur d'instruction, le comité en demandera le renvoi, suivant leur nature, soit au conseil général des ponts et chaussées, soit au conseil général des mines ou même, s'il y a lieu, à l'un et à l'autre.

Art. 7. — Les réunions du comité auront lieu une fois par quinzaine, à jour et à heure fixes, et la réunion de la section du contrôle également une fois par quinzaine, à jour et à heure fixes. Des séances extraordinaires pourront être provoquées par le président sur l'invitation du ministre ou de sa propre initiative.

Art. 8. — Si le président est absent ou empêché, il sera remplacé par le plus ancien des inspecteurs généraux des ponts et chaussées ou des mines, membres du comité.

Les délibérations seront prises à la majorité des voix.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 9. — Les délibérations soit du comité, soit de la section du contrôle, seront envoyées au ministre avec les dossiers de chaque affaire. Elles seront, en outre, transcrites par les soins du secrétaire sur le registre des délibérations.

Art. 10. — A la fin de chaque mois, le président adressera au ministre deux tableaux distincts indiquant le nombre des affaires sur lesquelles le comité et la section du contrôle auront respectivement émis un avis pendant le cours du mois et le nombre de celles qui resteront à examiner.

Art. 11. — Sont rapportés : 1° l'arrêté du ministre des travaux publics, en date du 28 juin 1864, instituant la commission des inventions et règlements des chemins de fer ; 2° la partie de l'arrêté ministériel du 19 décembre 1878, relative à la création d'une section de l'exploitation des chemins de fer.

C. de Freycinet.

CONSEIL LOCAL.

D'après l'ordonnance du 10 mai 1829, relative aux travaux des ponts et chaussées, la sous-répartition, dans chaque département, des fonds affectés aux travaux d'entretien et de réparations ordinaires, devait être faite, suivant les besoins particuliers, dans un conseil local présidé par le préfet et composé de l'inspecteur divisionnaire, de l'ingénieur en chef et de deux membres du conseil général du département, désignés chaque année par le ministre de l'intérieur.

Une ordonnance, du 19 octobre 1830, a rapporté la décision par laquelle les inspecteurs divisionnaires devaient faire partie du conseil local.

CONSEILS MUNICIPAUX.

Voir *Communes*.

CONSTITUTION.

Voir *Pouvoirs publics*.

CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

Une affaire contentieuse, du latin *contentio*, est toute affaire sur laquelle deux ou plusieurs parties sont en dispute ou en débat.

On désigne sous le nom de contentieux civil, contentieux commercial, contentieux administratif, l'ensemble des affaires contentieuses civiles, commerciales, administratives.

Les grandes compagnies industrielles ont leur service spécial du contentieux, dont les agents ont pour mission de conduire toutes les actions soulevées par ou contre la compagnie.

Nous n'entendons parler ici que du contentieux administratif, qui relève de la juridiction administrative.

Domaine du contentieux administratif. — Le contentieux administratif comprend un certain nombre des actes de l'administration ; mais il ne les comprend pas tous et nous commencerons par signaler ceux qui en sont exclus.

Actes administratifs non compris dans le contentieux. — Parmi les actes de l'administration qui ne sont susceptibles d'aucun recours direct ou indirect à fin d'annulation, de réformation ou d'indemnité, il faut ranger :

1° Les actes législatifs et les décrets, ordonnances et règlements pris en exécution de ces actes et par délégation expresse du pouvoir législatif ; ces matières ne relèvent que de la nation qui peut les modifier par le choix de ses mandataires.

2° Les actes de gouvernement : « on entend par là, dit M. Dareste, les actes que la constitution et les lois réservent à la puissance souveraine, sans autre contrôle que celui des grands corps politiques et de l'opinion publique ». Tels sont les faits de guerre, les traités et actes diplomatiques avec les puissances étrangères, l'octroi de titres honorifiques et de titres de noblesse (sauf le recours devant les tribunaux pour atteinte à l'état civil et à la propriété, choses complètement étrangères à l'exercice des droits constitutionnels), la suppression de journaux conformément à la loi, la déclaration d'état de siège.

3° Les actes d'administration qui ont le caractère de simple avis et de mesures d'instruction ; ils ne lèsent aucun droit au moment où ils se produisent et réservent toujours à la partie qui se croira lésée la possibilité d'intervenir plus tard devant la juridiction administrative.

4° Les actes d'administration pure, pris en vertu du pouvoir discrétionnaire de l'administration, relatifs à la police en général des

hommes et des choses, à la tutelle administrative; ces actes peuvent froisser des intérêts, mais ils ne lèsent pas un droit acquis et formel, basé sur une loi ou sur un titre. — Ces actes ne sont point susceptibles d'un recours par la voie contentieuse; les parties, qui ont à s'en plaindre, peuvent seulement exercer un recours par voie gracieuse devant les autorités de qui ils émanent.

Excès de pouvoir. — Les actes d'administration pure, quoique non attaquables au fond, ont été, dans certains cas où il importait de donner toute garantie aux intérêts privés, entourés par la loi ou par le gouvernement de formalités substantielles dont l'omission peut entraîner la nullité desdits actes.

Si l'agent, de qui émanent ces actes, n'a pas observé les formalités légales, il a excédé ses pouvoirs; les particuliers ont le droit de présenter directement devant le conseil d'État, jugeant en premier et dernier ressort, un recours pour excès de pouvoir. — Si ce recours est admis, l'acte administratif est cassé; il n'en subsiste rien, et le conseil d'Etat ne le remplace par rien; ce conseil joue dans ce cas le rôle de cour de cassation.

L'incompétence est une forme d'excès de pouvoirs; n'est-ce pas, en effet, excéder ses pouvoirs que de prendre une décision dans une affaire où la loi ne vous a pas autorisé à le faire et quelquefois même vous l'a défendu.

Quelques auteurs, M. Batbie, notamment, comprennent le recours pour excès de pouvoir dans le contentieux administratif; M. Aucoc l'en distingue et avec raison, car la matière et la procédure ne sont pas la même.

Interprétation des actes administratifs. — On fait rentrer de même dans le contentieux l'interprétation des actes administratifs. — Un acte, une décision ne peuvent être interprétés que par l'autorité de qui ils émanent, ou par l'autorité tenant actuellement la place de celle de qui l'acte ou la décision sont autrefois émanés.

C'est encore là une matière spéciale, comme l'excès de pouvoir, et que, comme celui-ci, nous examinerons ailleurs.

Contentieux administratif proprement dit. — La définition générale du contentieux administratif est la suivante : tout acte administratif, qui blesse un droit acquis, est susceptible d'un recours par la voie contentieuse.

« Tout droit, dit M. Dareste, donne naissance à une action, et toute action doit avoir un juge.» La loi française ne méconnait pas ce principe, seulement le juge qu'elle donne varié suivant la nature de l'affaire, et elle attribue compétence tantôt aux tribunaux ordinaires, tantôt à la juridiction administrative.

Quel que soit le juge compétent, le but final de l'action est toujours le même : maintenir le droit. Mais les moyens mis à la disposition du juge pour arriver à ce résultat sont ordinairement différents. Ainsi le juge ordinaire ne peut jamais annuler ni réformer un acte de l'autorité administrative, mais il est quelquefois autorisé à n'en tenir aucun compte, et à maintenir le droit nonobstant l'acte administratif qui lui porte atteinte. Au contraire, le juge administratif est ordinairement investi du pouvoir d'annuler ou de réformer l'acte même de l'administration.

« On peut donc dire d'une manière générale que tout acte qui porte atteinte à un droit peut être attaqué par la voie contentieuse, mais cette définition a besoin de quelques développements. »

M. le président Aucoc a renfermé le contentieux administratif dans la formule suivante :

« Pour qu'un acte de l'autorité administrative donne lieu à un recours par la voie contentieuse devant une juridiction de l'ordre administratif ou de l'ordre judiciaire, il faut la réunion de deux conditions : 1° que l'acte attaqué ait porté atteinte à un droit fondé sur une disposition de loi, de règlement ou de contrat; 2° que l'acte attaqué ait pour effet immédiat de léser le droit du citoyen et emporte pour lui une obligation ou lui impose un préjudice actuel. »

Exemples : la loi donne à l'administration le droit d'occuper temporairement les terrains non clos, afin d'y extraire les matériaux. — Si un propriétaire, reconnaissant que son terrain n'est pas dans un des cas d'exemption prévus par la loi, demande cependant, pour une raison de convenance ou d'affection, à être délivré de la servitude, il peut adresser au préfet un recours par voie gracieuse, mais la voie contentieuse ne lui est pas ouverte, car sa réclamation n'est fondée sur aucun texte de loi; elle lui est ouverte au contraire s'il soutient que son terrain est au nombre de ceux que la loi a exemptés de la servitude, ou encore s'il n'accepte pas l'indemnité amiable qui lui est offerte.

De même un entrepreneur qui dans un travail a subi des pertes et qui reconnaît cependant que les clauses de son contrat (devis, cahier des clauses et conditions générales) ne lui donnent aucun droit à indemnité, peut présenter par voie gracieuse une demande d'allocation supplémentaire, mais ne peut recourir à la voie contentieuse; celle-ci, au contraire lui est ouverte, si la perte provient de causes pour lesquelles, d'après son contrat, il a le droit de réclamer une indemnité.

Comme nous l'avons vu plus haut, les actes préparatoires ou d'instruction, ne préjugeant pas le fond, ne sont pas susceptibles de recours contentieux; il en est de même des actes par lesquels les agents agissent comme simples contractants et ne rendent point de juge-

ments. Dans ce cas, en effet, ils ne peuvent léser un droit; exemple : un préfet rejette la demande d'indemnité formée par un entrepreneur, celui-ci n'a pas de recours contentieux contre la décision du préfet qui ne constitue qu'un simple refus: mais il peut porter sa plainte devant le tribunal compétent, c'est-à-dire le conseil de préfecture, et il peut exercer son recours en conseil d'Etat contre la décision de ce conseil. — Cependant, il y a des exceptions à la règle que nous venons d'exposer : en matière d'établissements insalubres, le recours contre la décision du préfet est ouvert devant le conseil de préfecture; un texte spécial de loi a été nécessaire pour cela.

L'autorité judiciaire est compétente à l'exclusion des tribunaux administratifs pour prononcer sur certaines questions soulevées par des actes administratifs, telles que les questions d'état civil en matière de recrutement ou d'élections, les actions relatives à la perception des contributions indirectes et des taxes et droits de péage sur les bacs, ponts, fleuves, rivières, canaux, chemins de fer.

Il est à remarquer qu'un recours contentieux n'est pas toujours ouvert lorsqu'un droit est lésé, mais il faut que l'exception résulte de la loi; exemple : l'expropriation pour cause d'utilité publique. — Les propriétaires ont un recours gracieux devant l'autorité pour demander que leur propriété soit laissée en dehors du tracé d'une route; ils ont encore un recours pour excès de pouvoir contre la déclaration d'utilité publique, si elle a été faite (à moins que ce ne soit par une loi) sans que les formalités substantielles aient été observées; mais la voie contentieuse leur est absolument fermée, bien que leurs droits soient atteints, lorsque l'utilité publique a été prononcée dans les formes voulues.

CONTRAINTE PAR CORPS.

La contrainte par corps est l'application d'une loi qui permet à un créancier d'emprisonner son débiteur pour le contraindre à payer ce qu'il doit.

Loi du 22 juillet 1867. (Extrait.)

Art. 1. — La contrainte par corps est supprimée en matière commerciale, civile et contre les étrangers.

Art. 2. — Elle est maintenue en matière criminelle, correctionnelle et de simple police.

Art. 9. — La durée de la contrainte par corps est réglée ainsi qu'il suit: de 2 jours à 20 jours lorsque l'amende et les autres condamnations n'excèdent pas 50 fr.; 20 à 40 jours, 40 à 60 jours, 2 à 4 mois, 4 à 8 mois, 1 an à 2 ans lorsqu'elles sont comprises entre 50 et 100, 100 et 200, 200 et 500, 500 et 2,000, 2,000 fr. et au-dessus.

Art. 10. — Les condamnés qui justifient de leur insolvabilité, suivant l'art. 420 du Code d'instruction criminelle, sont mis en liberté après avoir subi la contrainte pendant la moitié de la durée fixée par le jugement.

Art. 11. — Les individus contre lesquels la contrainte a été prononcée peuvent en prévenir ou en faire cesser l'effet en fournissant une caution reconnue bonne et valable.

La caution est admise, pour l'Etat, par le receveur des domaines; en cas de contestation, elle est déclarée, s'il y a lieu, bonne et valable par le tribunal civil de l'arrondissement.

La caution doit s'exécuter dans le mois, à peine de poursuites.

Art. 12. — Les individus qui ont obtenu leur élargissement ne peuvent plus être détenus ou arrêtés pour condamnations pécuniaires antérieures, à moins que ces condamnations n'entraînent, par leur quotité, une contrainte plus longue que celle qu'ils ont subie et qui, dans ce dernier cas, leur est toujours comptée pour la durée de la nouvelle incarcération.

Art. 13. — Les tribunaux ne peuvent prononcer la contrainte par corps contre les individus âgés de moins de seize ans accomplis à l'époque des faits qui ont motivé la poursuite.

Art. 14. — Si le débiteur a commencé sa soixantième année, la contrainte par corps est réduite à la moitié de la durée fixée par le jugement, sans préjudice des dispositions de l'art. 10.

Art. 17. — Les tribunaux peuvent, dans l'intérêt des enfants mineurs du débiteur et par le jugement de condamnation, surseoir, pendant une année au plus, à l'exécution de la contrainte par corps.

Art. 18. — Le titre XIII du Code forestier et le titre VII de la loi sur la pêche fluviale sont aussi maintenus et continuent d'être exécutés en ce qui n'est pas contraire à la présente loi.

En matière forestière et de pêche fluviale, lorsque le débiteur ne fait pas les justifications de l'art. 420 du Code d'instruction criminelle, la durée de la contrainte par corps est fixée par le jugement dans les limites de huit jours à six mois.

La loi du 19 décembre 1871 a rétabli la contrainte par corps pour les frais dus à l'Etat, contrainte abolie par la loi précédente.

La loi du 17 avril 1832 subsiste toujours dans celles de ses dispositions qui soumettent à la contrainte par corps les comptables de deniers publics ou d'effets mobiliers lorsqu'on a constaté et mis à leur charge un reliquat de compte ou un déficit, et c'est le ministre des finances qui décerne cette contrainte administrative. La loi de 1832 permettait également d'appliquer la contrainte par corps aux entrepreneurs de travaux publics déclarés débiteurs par suite de leurs entreprises; quoiqu'en

disent quelques auteurs, cette contrainte spéciale ne paraît pas avoir été abolie en 1867, et, bien que nous n'ayons pas trouvé d'exemple où elle ait été appliquée, nous croyons qu'elle pourrait l'être encore et serait dans ce cas prononcée par le ministre des finances.

CONTRATS.

Les contrats ou obligations conventionnelles en général sont régis par les art. 1101 et suivants du Code civil, ci-après reproduits :

Art. 1101. — Le contrat est une convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'obligent envers une ou plusieurs autres, à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose.

Art. 1102. — Le contrat est *synallagmatique* ou *bilatéral* lorsque les contractants s'obligent réciproquement les uns envers les autres.

Art. 1103. — Il est *unilatéral* lorsqu'une ou plusieurs personnes sont obligées envers une ou plusieurs autres, sans que, de la part de ces premières, il y ait d'engagement.

Art. 1104. — Il est *commutatif* lorsque chacune des parties s'engage à donner ou à faire une chose qui est regardée comme l'équivalent de ce qu'on lui donne, ou de ce qu'on fait pour elle. Lorsque l'équivalent consiste dans la chance de gain ou de perte pour chacune des parties, d'après un évènement incertain, le contrat est *aléatoire*.

Art. 1105. — Le contrat de *bienfaisance* est celui dans lequel l'une des parties procure à l'autre un avantage purement gratuit.

Art. 1106. — Le contrat à *titre onéreux* est celui qui assujettit chacune des parties à donner ou à faire quelque chose.

Art. 1107. — Les contrats, soit qu'ils aient une dénomination propre, soit qu'ils n'en aient pas, sont soumis aux règles générales, qui sont l'objet du présent titre. — Les règles particulières à certains contrats sont établies sous les titres relatifs à chacun d'eux ; et les règles particulières aux transactions commerciales sont établies par les lois relatives au commerce.

CHAP. II. — Des conditions essentielles pour la validité des conventions.

Art. 1108. — Quatre conditions sont essentielles pour la validité d'une convention : — le consentement de la partie qui s'oblige ; — sa capacité de contracter ; — un objet certain qui forme la matière de l'engagement ; — une cause licite dans l'obligation.

Art. 1126. — Tout contrat a pour objet une chose qu'une partie s'oblige à donner, ou qu'une partie s'oblige à faire ou à ne pas faire.

Art. 1127. — Le simple usage ou la simple possession d'une chose peut être, comme la chose même, l'objet du contrat.

Art. 1128. — Il n'y a que les choses qui sont dans le commerce qui puissent être l'objet des conventions.

Art. 1129. — Il faut que l'obligation ait pour objet une chose au moins déterminée quant à son espèce. — La quotité de la chose peut être incertaine, pourvu qu'elle puisse être déterminée.

Art. 1130. — Les choses futures peuvent être l'objet d'une obligation. — On ne peut cependant renoncer à une succession non ouverte, ni faire aucune stipulation sur une pareille succession, même avec le consentement de celui de la succession duquel il s'agit.

Section IV. — *De la cause.*

Art. 1131. — L'obligation sans cause, ou sur une fausse cause, ou sur une cause illicite, ne peut avoir aucun effet.

Art. 1132. — La convention n'est pas moins valable, quoique la cause n'en soit pas exprimée.

Art. 1133. — La cause est illicite, quand elle est prohibée par la loi, quand elle est contraire aux bonnes mœurs ou à l'ordre public.

CONTRAVENTIONS.

L'art. 1 du Code pénal est ainsi conçu : « L'infraction que les lois punissent de peines de police est une contravention, l'infraction que les lois punissent de peines correctionnelles est un délit, l'infraction que les lois punissent des peines afflictives ou infamantes est un crime. »

Cette classification artificielle a été vivement critiquée, mais l'intérêt de cette critique est purement doctrinal.

Le crime est l'infraction la plus grave et qu'en conséquence la loi punit des peines les plus fortes. La connaissance des crimes appartient à la cour d'assises (Voir *juridiction criminelle*.

Le délit est l'infraction moins grave que le crime et plus grave que la contravention. Il est puni de peines correctionnelles, et relève des tribunaux correctionnels (Voir *Juridiction criminelle*).

La contravention est l'infraction la moins grave. Elle est punie de peines de simple police. La connaissance des contraventions appartient au juge de paix (Voir *Juridiction criminelle*).

Par exception, les contraventions en matière de grande voirie et quelques-unes de celles qui sont relatives à la police du roulage, sont jugées par les conseils de préfecture.

Ce qui surtout distingue la contravention du crime ou du délit c'est qu'elle est punissable par cela seul qu'elle est constatée, sans qu'il soit nécessaire de rechercher si le fait a été

accompagné de l'intention. Au contraire, en matière de crime ou de délit, sauf de rares exceptions (par exemple, meurtre ou incendie par imprudence), la peine ne peut être prononcée que si on peut réunir les deux éléments de culpabilité : le *fait* et *l'intention*.

D'après l'art. 11 du Code d'instruction criminelle. « Les commissaires de police et, dans les communes où il n'y en a point, les maires, au défaut de ceux-ci les adjoints de maire, rechercheront les contraventions de police, même celles qui sont sous la surveillance spéciale des gardes forestiers et champêtres. »

Art. 137. — *Instruction criminelle.* — Sont considérés comme contraventions de police simple les faits qui, d'après les dispositions du 4e livre du Code pénal, peuvent donner lieu, soit à 15 fr. d'amende ou au-dessous, soit à cinq jours d'emprisonnement ou au-dessous, qu'il y ait ou non confiscation des choses saisies, et quelle qu'en soit la valeur.

Prescription. — D'après l'art. 639 du Code d'instruction criminelle, les peines portées par les jugements rendus pour contraventions de police seront prescrites après deux années révolues comptées à partir du jour où ces peines sont devenues définitives.

D'après l'art. 640 : « L'action publique et l'action civile, pour une contravention de police, seront prescrites après une année révolue, à compter du jour où elle aura été commise, même lorsqu'il y aura eu procès-verbal, saisie instruction ou poursuite, *si dans cet intervalle il n'est point intervenu de condamnation;* s'il y a eu un jugement définitif de première instance de nature à être attaqué par la voie de l'appel, l'action publique et l'action civile se prescriront après une année révolue à compter de la notification de l'appel qui en aura été interjeté. »

Contraventions déférées aux conseils de préfecture. — Les contraventions de grande voirie sont déférées aux conseils de préfecture; les contraventions de petite voirie, c'est-à-dire celles qui ont trait aux chemins vicinaux et ruraux et aux rues des bourgs et villes, à l'exception des rues de Paris, relèvent des tribunaux de police et ne sont frappées que par des peines de police, tandis que les peines en matière de grande voirie sont celles qu'ont édictées les anciens règlements.

Toutefois, les anticipations sur le sol des chemins vicinaux sont jugées au fond par le conseil de préfecture, mais la peine ne peut être appliquée que par le tribunal de police.

En ce qui touche les contraventions à la police du roulage, la répression des contraventions est partagée entre les conseils de préfecture et les tribunaux de police ou correctionnels. Les infractions qui intéressent la conservation des chaussées sont réservées à la juridiction administrative; les infractions relatives à la circulation relèvent des tribunaux de police ou des tribunaux correctionnels, suivant la quotité de la peine.

Nous rappellerons qu'en matière de chemins de fer les contraventions de police, étant punies par la loi d'une amende de 16 fr. au minimum, relèvent des tribunaux correctionnels, qui n'ont pas alors à rechercher, comme pour un délit, si l'intention a accompagné le fait; le fait seul est condamnable.

Jurisprudence.

1. *La force majeure excuse les contraventions.* — La force majeure exclut la criminalité en toute matière, même en matière de simple police, et le juge de simple police peut apprécier les circonstances qui la constituent; mais il ne peut le faire qu'en se fondant sur les moyens de preuve qu'autorise la loi. — Cass. 21 juin 1866.

Le juge de police, qui affirmerait la force majeure sans avoir recours à aucun moyen de preuve, violerait l'art. 154 du Code d'instruction criminelle et son jugement pourrait être cassé. Une simple allégation de la force majeure ne suffit donc pas. — Cass., 14 novembre 1874.

2. *Une contravention ne peut être punie deux fois.* — Un conseil de préfecture, appelé à prononcer sur un fait constituant une contravention de grande voirie, à raison duquel le particulier poursuivi a été déjà condamné à une amende par le tribunal de police correctionnelle, ne peut pas prononcer une nouvelle amende pour le même fait. Le conseil de préfecture peut seulement condamner le contrevenant à la réparation du préjudice par lui causé. — 7 février 1867.

3. *Intervention de la partie civilement responsable.* — La partie civilement responsable des conséquences d'une contravention a le droit d'intervenir et de prendre le fait et cause des prévenus jusqu'à la décision définitive. — Cass., 7 mars 1874.

4. *Désistement du ministère public.* — Est nul le jugement de simple police qui fonde la relaxe d'un prévenu d'encombrement de la voie publique : sur le désistement du ministère public, lequel ne dispense pas le juge saisi de statuer légalement; sur une autorisation du maire, qui ne peut dispenser de l'exécution des lois; sur l'excuse de nécessité, mais sans l'établir par les moyens légaux d'information. — Cass., 29 juin 1866.

5. *Décès du contrevenant.* — En matière de grande voirie, le décès du contrevenant éteint la poursuite en ce qui touche l'application de l'amende. — 24 mai 1851.

CONTRE-SEING.

Les fonctionnaires, à qui est accordée la franchise postale, sont tenus de donner, sur l'enveloppe ou sur la bande, suivant les cas, soit l'indication de leur qualité, soit cette indication suivie de la signature.

C'est ce qu'on appelle le contre-seing.

Il y a une autre forme de contre-seing ; c'est le visa que chaque ministre compétent appose à la suite des décrets du chef de l'Etat. Ces décrets n'ont de valeur que s'ils sont contresignés.

CONTRIBUTIONS DIRECTES.

Définition. — Les contributions directes comprennent, parmi les impôts appliqués directement aux personnes ou aux biens, ceux qui font l'objet de rôles nominatifs ; ces impôts sont établis et perçus par l'administration des contributions directes.

Énumération des contributions directes et taxes assimilées. — Les contributions directes, votées chaque année par le pouvoir législatif, sont au nombre de quatre, savoir :

La contribution foncière ;

La contribution personnelle et mobilière ;

La contribution des portes et fenêtres ;

La contribution des patentes.

Taxes assimilées. — Il existe un certain nombre de taxes assimilées pour la perception aux contributions directes, et perçues au profit de l'Etat, des départements, des communes, des établissements publics et associations autorisées. En voici le tableau tel qu'il était joint au budget de 1879.

§ 1er. — BUDGET GÉNÉRAL. — *Perceptions au profit de l'Etat.*

Taxe sur les biens de mainmorte. (Lois des 20 février 1849, 30 mars 1872 et 30 décembre 1873.)

Redevances des mines. (Loi du 21 avril 1810 et décrets des 6 mai 1811, 27 juin 1866 et 11 février 1874.)

Droits de vérification des poids et mesures, conformément aux décrets des 26 février 1873, 16 novembre 1875 et 7 janvier 1878, et aux lois des 24 juillet et 5 août 1874.

Droits de visite chez les pharmaciens, droguistes et épiciers.

Contribution sur les voitures et les chevaux, déduction faite du vingtième attribué aux communes. (Lois des 2 juillet 1862, 16 septembre 1871 et 23 juillet 1872.)

Taxe sur les billards. (Loi du 16 septembre 1871 et 18 décembre 1871.)

Taxe sur les cercles, sociétés et lieux de réunion où se payent des cotisations. (Lois des 16 septembre 1871, 18 décembre 1871 et 5 août 1874, art. 7.)

§ 2. — BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES SPÉCIALES. — *Perceptions au profit des départements, des communes, des établissements publics et des communautés d'habitants dûment autorisées.*

Taxes imposées, avec l'autorisation du gouvernement, pour la surveillance, la conservation et la réparation des digues et autres ouvrages d'art intéressant les communautés de propriétaires ou d'habitants ; taxes pour les travaux de desséchement autorisés par la loi du 16 septembre 1807 et taxes d'affouage là où il est d'usage et utile d'en établir ;

Taxes perçues pour l'entretien, la réparation et la reconstruction des canaux et rivières non navigables et des ouvrages d'art qui y correspondent. (Loi du 14 floréal an XI [4 mai 1803].)

Taxe de frais de pavage des rues dans les villes où l'usage met ces frais à la charge des propriétaires riverains. (Dispositions combinées de la loi du 11 frimaire an VII [1er décembre 1798] et du décret de principe du 25 mars 1807, et art. 28 de la loi des recettes de 1842, du 25 juin 1841.)

Taxe d'établissement de trottoirs dans les rues et places dont les plans d'alignement ont été arrêtés conformément aux dispositions de la loi du 7 juin 1845 ;

Taxe municipale de balayage imposée aux propriétaires des voies de communication de Paris. (Loi du 26 mars 1873 et décret du 24 décembre suivant.)

Frais de travaux intéressant la salubrité publique. (Loi du 16 septembre 1807.)

Taxe d'arrosage autorisée par le gouvernement. (Loi du 14 floréal an XI [4 mai 1803] et art. 25 de la loi du budget de 1858.)

Rétributions imposées, en vertu des arrêtés du gouvernement, du 3 floréal an VIII (23 avril 1800) et du 6 nivôse an XI (27 décembre 1802), sur les établissements d'eaux minérales naturelles, pour les honoraires des médecins chargés par le gouvernement de l'inspection de ces établissements ;

Contributions imposées par le gouvernement sur les bains, fabriques et dépôts d'eaux minérales pour subvenir aux traitements des médecins inspecteurs desdits établissements. (Art. 20 de la loi des recettes de 1842, du 25 juin 1841, et les lois de finances antérieures.)

Contributions spéciales destinées à subvenir aux dépenses des bourses et chambres de commerce, et revenus spéciaux accordés auxdits établissements.

Prestations en nature pour les chemins vicinaux. (Loi du 21 mai 1836.)

Taxe municipale sur les chiens. (Loi du 2 mai 1855 et décret du 4 août suivant.)

Un vingtième, au profit des communes, de la contribution sur les voitures et les chevaux. (Art. 10 de la loi du 23 juillet 1872.)

Valeur des quatre contributions directes; centimes additionnels. — La loi de finances de 1879 prévoyait comme il suit le rendement des quatre contributions directes :

Contribution foncière......	173,500,000 fr.
Contribution personnelle et mobilière..............	51,400,000
Contribution des portes et fenêtres................	35,960,000
Contribution des patentes..	81,300,000
Total.	342,160,000 fr.

Le tout est attribué à l'Etat, sauf 8 centièmes du principal des patentes réservés aux communes.

Voici en outre la valeur des taxes spéciales assimilées aux contributions directes et perçues au profit de l'Etat :

Taxe sur les biens de mainmorte..................	5,050,000 fr.
Redevances des mines.....	3,300,000
Droit de vérification des poids et mesures........	3,770,000
Droit de visite des pharmacies et magasins de drogueries................	245,000
Contribution sur les voitures et les chevaux.......	10,950,000
Taxe sur les billards publics et privés..............	970,000
Taxe sur les cercles, sociétés et lieux de réunion...	1,330,000

Centimes additionnels. — Le mécanisme des centimes additionnels est connu de tous; c'est, au point de vue administratif, le moyen le plus simple de créer des ressources supplémentaires; voter un, deux, trois..... centimes additionnels, c'est ajouter, un deux, trois centièmes au produit d'une ou de plusieurs contributions directes et augmenter d'autant le budget des recettes.

C'est un moyen auquel on a eu recours plusieurs fois dans les temps de crise.

Mais les centimes additionnels existent également en temps ordinaire ; ils sont établis au bénéfice du trésor, des départements ou des communes et doivent être renfermés dans les limites fixées chaque année par la loi de finances.

La première partie du budget de 1879, intitulée *budget général*, comporte les centimes additionnels suivants, au profit de l'Etat:

1° Centimes généraux sans affectation spéciale, calculés sur le total du principal;

Contribution personnelle et mobilière 17 centimes ;

Contribution des portes et fenêtres 15 8/10 ;

Contribution des patentes 14 6/10 ;

2° Centimes extraordinaires, loi du 24 juillet 1873 :

Centimes extraordinaires sur les patentes, 43 centimes.

La deuxième partie du budget de 1879, intitulée *budget des dépenses sur ressources spéciales*, comporte les centimes additionnels suivants, au profit des départements ou des communes :

BUDGET DÉPARTEMENTAL ORDINAIRE.

Centimes additionnels portant sur les contributions foncière et personnelle-mobilière, votés annuellement par les conseils généraux (loi du 10 août 1871, art. 58), maximum, 25 centimes.

Centimes additionnels portant sur les quatre contributions directes, pour dépenses ordinaires des départements, maximum, 1 centime.

Centimes pour dépenses du service vicinal (lois des 21 mai 1836 et 31 juillet 1867), maximum, 7 centimes.

Centimes pour dépenses de l'instruction primaire. (Lois des 15 mars 1850, 10 avril 1867 et 19 juillet 1875), maximum, 4 centimes.

Centimes imposés d'office, en cas d'omission, au budget départemental, d'un crédit suffisant pour faire face aux dépenses spécifiées à l'art. 61 de la loi du 10 août 1871, maximum, 2 centimes. (Mémoire.)

Centimes pour dépenses du cadastre, maximum, 5 centimes.

BUDGET DÉPARTEMENTAL EXTRAORDINAIRE.

Centimes additionnels extraordinaires sur les quatre contributions directes à recouvrer en vertu de l'art. 40 de la loi du 10 août 1871 (maximum, 12 centimes) et en vertu de lois spéciales, pour dépenses de l'instruction primaire et pour dépenses autres que celles de l'instruction primaire.

FONDS POUR DÉPENSES COMMUNALES.

1. Centimes pour dépenses ordinaires, maximum, 5 centimes;

2. Centimes extraordinaires (approuvés par des actes du gouvernement, par des arrêtés des préfets, votés par les conseils municipaux dans les limites légales, ou imposés d'office en vertu de l'art. 39 de la loi du 18 juillet 1837) ;

3. Centimes pour frais de bourses et chambres de commerce ;

4. Centimes pour dépenses des chemins vicinaux, maximum, 5 centimes;

5. Centimes pour dépenses de l'instruction primaire, autorisés par les lois des 15 mars 1850 et 19 juillet 1875 (maximum, 4 centimes), autorisés par l'art. 4 de la loi du 26 décembre 1876 (maximum, 10 centimes);

6. Centimes pour frais de perception des impositions communales, 3 centimes du montant de ces impositions ;

7. Fonds de 8 centimes sur le principal des patentes attribué aux communes par l'art. 32 de la loi du 25 avril 1844;

8. Fonds provenant de l'augmentation du produit des patentes, loi du 18 juillet 1866;

9. Fonds pour secours en cas de grêle, inondations et autres cas fortuits, 1 centime sur la contribution foncière et 1 centime sur la contribution personnelle et mobilière;

10. Fonds de non-valeurs sur le principal des contributions foncière, personnelle et mobilière, et des portes et fenêtres (décharges et réductions non susceptibles de réimposition, remises et modérations): 1 centime sur chacune des deux premières contributions et 3 centimes sur la troisième;

11. Fonds de non-valeurs sur la contribution des patentes (décharges, réductions, remises et modérations, et frais d'expédition des formules de patentes); 5 centimes.

12. 2/5 de la taxe de premier avertissement pour les rôles confectionnés aux frais de l'Etat (art. 51 de la loi du 15 mai 1818), et taxe entière des avertissements pour rôles spéciaux.

Extrait de la loi de finances pour 1879.

Art. 5. — Le maximum des centimes extraordinaires que les conseils généraux peuvent voter en vertu de l'art. 40 de la même loi, est fixé, pour l'année 1879, à 12 centimes.

Dans ce nombre sont compris les centimes dont l'imposition a été précédemment autorisée par des lois spéciales antérieures à la mise à exécution de la loi du 18 juillet 1866 sur les conseils généraux.

Art. 6. — Le maximum de la contribution spéciale à établir sur les quatre contributions directes, en cas d'omission au budget départemental d'un crédit suffisant pour faire face aux dépenses spécifiées à l'art. 61 de la loi du 10 août 1871, est fixé pour la même année, à 2 centimes.

Art. 7. — Le maximum du nombre de centimes extraordinaires que les conseils municipaux sont autorisés à voter, pour en affecter le produit à des dépenses extraordinaires d'utilité communale, et qui doit être arrêté annuellement par les conseils généraux, en vertu de l'art. 42 de la loi du 10 août 1871, ne pourra dépasser, en 1879, 0 fr. 20.

Art. 8. — Lorsque, en exécution du paragraphe 4 de l'art. 39 de la loi du 18 juillet 1837, il y aura lieu, par le gouvernement, d'imposer d'office sur les communes des centimes additionnels pour le payement des dépenses obligatoires, le nombre de ces centimes ne pourra excéder le maximum de 10, à moins qu'il ne s'agisse de l'acquit de dettes résultant de condamnations judiciaires, auquel cas il pourra être élevé jusqu'à 20.

Répartition des contributions. — A la loi annuelle de finances est joint un tableau, approuvé par elle, portant fixation du contingent de chaque département, en principal, pour l'année considérée ; ce contingent ne s'applique qu'aux trois premières contributions. La quatrième contribution, la patente, est calculée pour chaque imposé suivant des formes spéciales, voir *Patentes*.

La répartition entre les arrondissements d'un même département est faite par le conseil général, et, entre les communes d'un même arrondissement, elle est faite par le conseil d'arrondissement ; c'est le but de la deuxième session de ce conseil. Dans chaque commune, la répartition est faite par les commissaires répartiteurs.

Il va sans dire que la répartition n'est pas effectuée au hasard, mais qu'elle est soumise à des règles spéciales.

Lois sur la matière. — Nous ne pouvons reproduire ici toutes les lois relatives aux trois premières contributions directes ; il nous suffira d'en donner les principaux articles.

Loi du 3 frimaire an VII sur l'imposition foncière.

Art. 2. — La répartition de l'imposition (ou contribution) foncière est faite par égalité proportionnelle sur toutes les propriétés foncières, à raison de leur revenu net imposable, sans autres exceptions que celles déterminées ci-après pour l'encouragement de l'agriculture ou pour l'intérêt général de la société.

Art. 3. — Le revenu net des terres est ce qui reste au propriétaire, déduction faite, sur le produit brut, des frais de culture, semence, récolte et entretien.

Art. 4. — Le revenu imposable est le revenu net moyen, calculé sur un nombre d'années déterminé.

Art. 5. — Le revenu net imposable des maisons et celui des fabriques, forges, moulins et autres usines, sont tout ce qui reste au propriétaire, déduction faite sur leur valeur locative, calculée sur un nombre d'années déterminé, de la somme nécessaire pour l'indemniser du dépérissement et des frais d'entretien et de réparations.

Art. 9. — Les répartiteurs sont au nombre de sept, avoir : l'agent municipal et son adjoint, dans les communes de moins de cinq mille habitants ; deux officiers municipaux dé-

signés à cet effet, dans les autres communes, et cinq citoyens capables, choisis par l'administration municipale parmi les contribuables fonciers de la commune, dont deux au moins non domiciliés dans ladite commune s'il s'en trouve de tels.

Art. 38. — Lorsqu'il s'agira de renouveler une matrice de rôle ou d'en former une dans des communes où il n'en existerait point, les répartiteurs feront un tableau indicatif du nom et des limites des différentes divisions du territoire de la commune, s'il y en a de connues qu'ils estiment devoir conserver, ou de celles qu'ils croiront devoir déterminer eux-mêmes. — Ces divisions s'appelleront *sections* : chacune d'elles sera désignée par une lettre alphabétique, et le tableau destiné à les faire connaître sera proclamé et affiché dans la commune.

Art. 39.— Les répartiteurs formeront ensuite un tableau indicateur des différentes propriétés renfermées dans chaque section, et ils procéderont en la forme ci-après. — Ce dernier tableau s'appellera *état de sections.*

Art. 40. — Les répartiteurs feront, dans leur première assemblée, une liste des propriétaires et des fermiers ou métayers domiciliés dans la commune, qu'ils jugeront connaître le mieux les différentes parties de chaque section, et être le plus en état de donner à cet égard des renseignements précis. — Les noms de ces indicateurs seront portés à la suite du tableau destiné à faire connaître les différentes sections de la commune, proclamés et affichés avec lui.

Art. 41. — Les répartiteurs se distribueront ensuite les sections : un ou plusieurs d'entre eux se transporteront sur chacune de celles qu'ils auront à parcourir. Le jour de leur transport sera annoncé à l'avance : ils appelleront au moins deux des indicateurs désignés, et ils composeront avec eux les états de section. — Les contribuables de la section ou leurs fermiers et métayers pourront être présents, si bon leur semble, et faire des observations à ce relatives, donner même des renseignements aux répartiteurs.

Art. 43. — Chaque article de propriété sera distingué dans l'état de section et numéroté; il sera intitulé du nom du propriétaire, avec mention des prénoms, profession et demeure de celui-ci, s'ils sont connus; il sera désigné : 1° par la nature de maison à simple rez-de-chaussée ou à un, deux ou plusieurs étages, de moulin, forge ou autre usine, de jardin, terre labourable, vigne, pré, futaie ou taillis, etc.; 2° par l'étendue de sa superficie, calculée d'après les nouvelles mesures.

Art. 49. — Dans les dix jours suivants au plus tard, les répartiteurs se transporteront ensemble sur les différentes sections; ils y feront l'évaluation du revenu imposable de chaque propriété, dans l'ordre qu'elle se trouvera portée au tableau indicatif, arrêteront cette évaluation à la majorité des suffrages, et l'écriront ou feront écrire en leur présence, et en toutes lettres, sur la colonne réservée à cet effet, à côté de l'article descriptif de la propriété. — Ils signeront au bas de la colonne, et si quelqu'un d'eux ne peut ou ne veut signer, il en sera fait mention.

Art. 50. — Les états de section, ainsi complétés et arrêtés, seront remis au commissaire du directoire exécutif près l'administration municipale, pour servir à la rédaction de la matrice du rôle de la commune; il en donnera reçu à l'agent ou officier municipal qui aura présidé à l'évaluation.

Art. 51. — La matrice du rôle se composera du simple dépouillement des états de sections. Elle sera divisée en autant d'articles qu'il y aura de contribuables fonciers, et toutes les propriétés qu'un même contribuable aura dans la commune seront reportées sous un seul et même article, l'une à la suite de l'autre, avec indication de la section dans laquelle chacune d'elles se trouvera située, de son numéro dans l'état de cette section et de l'évaluation de son revenu imposable. — Elle sera à colonnes, dont la première présentera les noms, prénoms, professions et demeures des contribuables; la seconde, la lettre alphabétique de l'état de section; la troisième, le numéro des différentes propriétés à l'état de section; la quatrième, l'évaluation détaillée de leur revenu imposable; la cinquième, le total d'évaluation du revenu imposable de toutes les propriétés portées sous un même article, et la sixième restera réservée pour servir ainsi qu'il sera dit ci-après :

Art. 103. — Les rues, les places publiques servant aux foires et marchés, les grandes routes, les chemins publics vicinaux et les rivières ne sont point cotisables.

Art. 104. — Les canaux destinés à conduire les eaux à des moulins, forges et autres usines, ou à les détourner pour l'irrigation, seront cotisés, mais à raison de l'espace seulement qu'ils occupent, et sur le pied des terres qui les bordent.

Art. 105. — Les domaines nationaux non productifs exceptés de l'aliénation ordonnée par les lois et réservés pour un service national, tels que les deux palais du Corps législatif, celui du directoire exécutif, le Panthéon, les bâtiments destinés au logement des ministres et de leurs bureaux, les arsenaux, magasins, casernes, fortifications et autres établissements dont la destination a pour objet l'utilité générale, ne seront portés aux états de sections et matrices de rôles que pour *mémoire;* ils ne seront point cotisés.

Art. 106. — Les domaines nationaux non productifs, déclarés aliénables par les lois, tels que ci-devant églises non louées, tours, châteaux abandonnés ou en ruine, et autres semblables, seront compris, désignés et évalués

aux états de sections et matrices de rôles, en la même forme et sur le même pied que les propriétés particulières de même nature; mais ils ne seront point cotisés tant qu'ils n'auront point été vendus ou loués.

Art. 107. — La cote des contributions des domaines nationaux productifs exceptés de l'aliénation, tels que les forêts, les salines, canaux, etc., ne pourra surpasser, en principal, le cinquième de leur produit net effectif résultant des adjudications ou locations légalement faites, ou autre quotité de ce même produit, selon la proportion générale de la contribution foncière avec les revenus territoriaux. — En cas de plus forte cotisation, la régie en poursuivra le remboursement contre les communes de la situation des biens.

Art. 108. — Les domaines nationaux productifs déclarés aliénables seront évalués et cotisés comme les propriétés particulières de même nature et d'égal revenu. — En cas de surtaxe, la régie poursuivra le dégrèvement, soit d'office, soit sur la dénonciation du fermier, en la forme ordinaire.

Art. 109. — La contribution foncière due par les propriétés appartenant aux communes, et par les marais et terres vaines et vagues situés dans l'étendue de leur territoire, qui n'ont aucun propriétaire particulier ou qui auront été légalement abandonnés, sera supportée par les communes et acquittée par elles. — Il en sera de même des terrains connus sous le nom de *biens communaux,* tant qu'ils n'auront point été partagés. — La contribution due par des terrains qui ne seraient communs qu'à certaine portion des habitants d'une commune sera acquittée par ces habitants.

Art. 110. — Les hospices et autres établissements publics acquitteront la contribution assise sur leurs propriétés foncières de toute nature, en principal et centimes additionnels.

Art. 111. — La cotisation des marais qui seront desséchés ne pourra être augmentée pendant les vingt-cinq premières années après le desséchement.

Art. 124. — La perception de la contribution foncière et celle de la contribution personnelle, mobilière et somptuaire, seront faites dans chaque commune par le même percepteur.

Art. 148. — Les percepteurs de commune ou de canton sont responsables de la non-rentrée des sommes qu'ils ont été chargés de percevoir; ils pourront être contraints, par la vente de leurs biens, à remplacer les sommes pour la perception desquelles ils ne justifieront point avoir fait les diligences de droit dans les vingt jours de l'échéance, sauf leur recours contre les redevables.

Art. 149. — Les percepteurs de commune ou de canton qui n'auraient fait aucune poursuite contre un ou plusieurs contribuables en retard, pendant trois années consécutives, à compter du jour où le rôle leur aura été remis, perdront leur recours et seront déchus de tous droits et de toute action contre eux.

Loi du 19 ventôse an IX. — Les bois et forêts nationaux ne payeront pas de contributions.

Loi du 5 floréal an XI, relative à la contribution foncière des canaux de navigation.

Art. 1. — Tous les canaux de navigation qui seront faits à l'avenir, soit aux frais du domaine public, soit aux dépens des particuliers, ne seront taxés à la contribution foncière qu'en raison du terrain qu'ils occupent, comme terre de première qualité.

Art. 2. — A compter de l'an XIII, les anciens canaux de navigation et les francs bords, magasins et maisons d'éclusiers, dépendant du domaine public, ne seront taxés à cette contribution que dans la proportion énoncée dans l'article précédent.

Art. 3. — Les autres maisons d'habitations et usines dépendant desdits canaux seront imposés comme les autres propriétés de la même nature.

Art. 4. — Les objets compris aux articles précédents seront imposés dans chaque commune dans laquelle ils se trouvent situés.

Loi du 17 août 1835. — Imposition des constructions nouvelles.

Art. 2. — A dater du 1er janvier 1836, les maisons et usines nouvellement construites ou reconstruites et devenues imposables seront, d'après une matrice rédigée dans la forme accoutumée, cotisées comme les autres propriétés bâties de la commune où elles sont situées, et accroîtront le contingent dans la contribution foncière et dans les contributions des portes et fenêtres de la commune, de l'arrondissement et du département. — Les propriétés bâties qui auront été détruites ou démolies feront l'objet d'un dégrèvement dans la contribution des portes et fenêtres, pour la commune, l'arrondissement et le département où elles étaient situées, jusqu'à concurrence de la part que lesdites propriétés prenaient dans leurs matières imposables. — L'estimation des propriétés bâties devenues imposables sera faite par les commissaires répartiteurs, assistés du contrôleur des contributions directes. Elle sera arrêtée par le préfet, qui pourra, s'il le juge convenable, faire préalablement procéder à la révision par deux experts, dont l'un sera nommé par lui, et l'autre par le maire de la commune. — Les frais de l'expertise seront réimposés sur la commune, si l'évaluation est reconnue inexacte; dans le cas contraire, ils seront imputés sur le fonds de non-valeurs.

Loi du 18 juillet 1836. — Bains et moulins sur bateaux.

Art. 2. — Les lois qui régissent les contributions foncière et des portes et fenêtres sont applicables aux bains et moulins sur bateaux, aux bacs, bateaux de blanchisserie et autres de même nature, lors même qu'ils ne sont point construits sur piliers ou pilotis, et qu'ils sont seulement retenus par des amarres.

Remarque. — Le conseil d'Etat a jugé, le 5 avril 1851, que le concessionnaire d'un bac appartenant à l'Etat n'est pas tenu, à moins de stipulation contraire, du payement de la contribution foncière assise sur ce bac; cette contribution est due par l'Etat.

Loi du 21 avril 1832. — Sur la taxe personnelle et mobilière.

Art. 10. — La taxe personnelle se compose de la valeur de trois journées de travail. Le conseil général, sur la proposition du préfet, déterminera le prix moyen de la journée de travail dans chaque commune, sans pouvoir néanmoins le fixer au-dessous de cinquante centimes ni au-dessus d'un franc cinquante centimes. (Loi du 23 juillet 1820, art. 28.)

Art. 11. — Le directeur des contributions formera, chaque année, un tableau présentant, par arrondissement et par commune, le nombre des individus passibles de la taxe personnelle, et le montant de leurs valeurs locatives d'habitation. — Ce tableau servira de renseignement au conseil général et aux conseils d'arrondissement pour la répartition de la contribution personnelle et mobilière.

Art. 12. — La contribution personnelle et mobilière est due par chaque habitant français et par chaque étranger de tout sexe jouissant de ses droits, et non réputé indigent. — Sont considérés comme jouissant de leurs droits les veuves et les femmes séparées de leur mari; les garçons et filles majeurs ou mineurs ayant des moyens suffisants d'existence, soit par leur fortune personnelle, soit par la profession qu'ils exercent, lors même qu'ils habitent avec leurs père, mère, tuteur ou curateur.

Art. 13. — La taxe personnelle n'est due que dans la commune du domicile réel; la contribution mobilière est due pour toute habitation meublée, située soit dans la commune du domicile réel, soit dans toute autre commune. — Lorsque, par suite du changement de domicile, un contribuable se trouvera imposé dans deux communes, quoique n'ayant qu'une seule habitation, il ne devra la contribution que dans la commune de sa nouvelle résidence.

Art. 14. — Les officiers de terre et de mer ayant des habitations particulières, soit pour eux, soit pour leur famille, les officiers sans troupe, officiers d'état-major, officiers de gendarmerie et de recrutement, les employés de la guerre et de la marine dans les garnisons et dans les ports, les préposés de l'administration des douanes, sont imposables à la contribution personnelle et mobilière, d'après le même mode et dans la même proportion que les autres contribuables.

Art. 15. — Les fonctionnaires, les ecclésiastiques et les employés civils et militaires, logés gratuitement dans des bâtiments appartenant à l'Etat, aux départements, aux arrondissements, aux communes ou aux hospices, sont imposables d'après la valeur locative des parties de ces bâtiments affectées à leur habitation personnelle.

Art. 16. — Les habitants qui n'occupent que des appartements garnis ne seront assujettis à la contribution mobilière qu'à raison de la valeur locative de leur logement, évalué comme un logement non meublé.

Art. 17. — Les commissaires répartiteurs, assistés du contrôleur des contributions directes, rédigeront la matrice du rôle de la contribution personnelle et mobilière. Ils porteront sur cette matrice tous les habitants jouissant de leurs droits et non réputés indigents, et détermineront les loyers qui doivent servir de base à la répartition individuelle. Les parties de bâtiments consacrées à l'habitation personnelle devront seules être comprises dans l'évaluation des loyers. — Il sera formé annuellement un état des mutations survenues pour cause de décès, de changement de résidence, de diminution ou d'augmentation de loyer.

Art. 23. — Dans le cas de déménagement furtif, les propriétaires, et, à leur place, les principaux locataires, deviendront responsables des termes échus de la contribution de leurs locataires, s'ils n'ont pas fait constater dans les trois jours ce déménagement par le maire, le juge de paix ou le commissaire de police. — Dans tous les cas, et nonobstant toute déclaration de leur part, les propriétaires ou principaux locataires demeureront responsables de la contribution des personnes logées par eux en garni, et désignées à l'art. 15.

Loi du 4 frimaire an VII sur la contribution des portes et fenêtres.

Art. 2. — Cette contribution est établie sur les portes et fenêtres donnant sur les rues, cours ou jardins des bâtiments et usines, sur tout le territoire de la République, et dans les proportions ci-après.

Art. 5. — Ne sont pas soumises à la contribution établie par la présente, les portes et

fenêtres servant à éclairer ou aérer les granges, bergeries, étables, greniers, caves et autres locaux non destinés à l'habitation des hommes, ainsi que toutes les ouvertures du comble ou toiture des maisons habitées. — Ne sont pas également soumises à ladite contribution les portes et fenêtres des bâtiments employés à un service public civil, militaire ou d'instruction, ou aux hospices. — Néanmoins, si lesdits bâtiments sont occupés en partie par des citoyens auxquels la République ne doit point de logement d'après les lois existantes, lesdits citoyens seront soumis à ladite contribution, à concurrence des parties desdits bâtiments qu'ils occuperont.

Loi du 4 germinal an XI. — Fenêtres des manufactures.

Les propriétaires de manufactures ne sont taxés que pour les fenêtres de leurs habitations personnelles et de celles de leurs concierges et commis. En cas de difficulté sur ce que l'on doit considérer comme manufactures, il y sera statué par le conseil de préfecture.

Loi du 21 avril 1832. — Bases de l'impôt des portes et fenêtres.

Art. 24. — A partir du 1er janvier 1832, la contribution des portes et fenêtres sera établie conformément au tarif ci-après :

POPULATION DES VILLES ET DES COMMUNES.	POUR LES MAISONS					POUR LES MAISONS A SIX OUVERTURES ET AU-DESSUS.		
	à une ouverture.	à deux ouvertures.	à trois ouvertures.	à quatre ouvertures.	à cinq ouvertures.	Portes cochères charretières, et des magasins.	Portes ordinaires et fenêtres du rez-de-chaussée, de l'entresol, des 1er et 2e étages.	Fenêtres du 3e étage et des étages supérieurs.
Au-dessous de 5000 âmes.	0 30	0 45	0 90	1 60	2 50	1 60	0 60	0 60
De 5000 à 10 000.......	0 40	0 60	1 35	2 20	3 25	3 50	0 75	0 75
De 10 000 à 25 000......	0 50	0 80	1 80	2 80	4 00	7 40	0 90	0 75
De 25 000 à 50 000......	0 60	1 00	2 70	4 00	5 50	11 20	1 20	0 75
De 50 000 à 100 000.....	0 80	1 20	3 60	5 20	7 00	15 00	1 50	0 75
Au-dessus de 100 000...	1 00	1 50	4 50	6 40	8 50	18 80	1 80	0 75

Dans les villes et communes au-dessus de cinq mille âmes, la taxe correspondante au chiffre de leur population ne s'appliquera qu'aux habitations comprises dans les limites intérieures de l'octroi. Les habitations dépendantes de la banlieue seront portées dans la classe des communes rurales.

Art. 25. — Le contingent assigné à chaque département sera réparti entre les arrondissements par le conseil général, et entre les communes par les conseils d'arrondissement, d'après le nombre des ouvertures imposables.

Art. 26. — Le directeur des contributions directes formera, chaque année, un tableau présentant : 1° le nombre des ouvertures imposables des différentes classes ; 2° le produit des taxes d'après le tarif ; 3° le projet de la répartition. — Ce tableau servira de renseignement au conseil général et aux conseils d'arrondissement pour fixer le contingent des arrondissements et des communes.

Art. 27. — Les commissaires répartiteurs, assistés du contrôleur des contributions directes, rédigeront la matrice de la contribution des portes et fenêtres d'après les bases fixées par les lois des 4 frimaire an VII et 4 germinal an XI, sauf les modifications ci-après : — Il ne sera compté qu'une seule porte charretière pour chaque ferme, métairie, ou toute autre exploitation rurale. — Les portes charretières existant dans les maisons à une, deux, trois, quatre et cinq ouvertures, ne seront comptées et taxées que comme portes ordinaires. — Sont imposables les fenêtres dites *mansardes* et autres ouvertures pratiquées dans la toiture des maisons, lorsqu'elles éclairent des appartements habitables. — Les fonctionnaires, les ecclésiastiques et les employés civils et militaires, logés gratuitement dans les bâtiments appartenant à l'Etat, aux départements, aux arrondissements, aux communes ou aux hospices, seront imposés nominative-

ment pour les portes et fenêtres des parties de ces bâtiments servant à leur habitation personnelle.

Privilège du trésor public pour le recouvrement des contributions directes.

Loi du 12 novembre 1808.

Art. 1. — Le privilège du trésor public pour le recouvrement des contributions directes, est réglé ainsi qu'il suit, et s'exerce avant tout autre : 1° pour la contribution foncière de l'année échue et de l'année courante, sur les récoltes, fruits, loyers et revenus des biens immeubles sujets à la contribution ; 2° pour l'année échue et l'année courante des contributions mobilières, des portes et fenêtres, des patentes et de toute autre contribution directe et personnelle, sur tous les meubles et autres effets mobiliers appartenant aux redevables, en quelque lieu qu'ils se trouvent.

Art. 2. — Tous fermiers, locataires, receveurs, économes, notaires, commissaires priseurs et autres dépositaires et débiteurs de deniers provenant du chef des redevables et affectés au privilège du trésor public, seront tenus sur la demande qui leur en sera faite, de payer, en l'acquit des redevables et sur le montant des fonds qu'ils doivent, ou qui sont en leurs mains, jusqu'à concurrence de tout ou partie des contributions dues par ces derniers. Les quittances des percepteurs pour les sommes légitimement dues leur sont allouées en compte.

Réclamations.

Loi du 21 avril 1802.

Art. 28. — Tout contribuable qui se croira surtaxé adressera au préfet ou au sous-préfet, dans les trois premiers mois de l'émission des rôles, sa demande en décharge ou en réduction. Il y joindra la quittance des termes échus de sa cotisation, sans pouvoir, sous prétexte de réclamation, différer le payement des termes qui viendront à échoir pendant les trois mois qui suivront la réclamation, dans lesquels elle devra être jugée définitivement. — Le même délai est accordé au contribuable qui réclamera contre son omission au rôle. Le montant des cotisations extraordinaires qui seront établies par suite de ces dernières réclamations, soit en contribution personnelle et mobilière, soit en portes et fenêtres, viendra en déduction du contingent de la commune pour l'année suivante. — Ne sont point assujetties au droit de timbre les réclamations ayant pour objet une cote moindre de 30 francs.

Art. 29. — La pétition sera envoyée au contrôleur des contributions directes, qui vérifiera les faits et donnera son avis après avoir pris celui des répartiteurs. — Si le directeur des contributions directes est d'avis qu'il y a lieu d'admettre la demande, il fera son rapport, et le conseil de préfecture statuera. Dans le cas contraire, le directeur exprimera les motifs de son opinion, transmettra le dossier à la sous-préfecture, et invitera le réclamant à en prendre communication et à faire connaître dans les dix jours s'il veut fournir de nouvelles observations ou recourir à la vérification par voie d'experts. Si l'expertise est demandée, les deux experts seront nommés, l'un par le sous-préfet, l'autre par le réclamant, et il sera procédé à la vérification dans les formes prescrites par l'arrêté du gouvernement du 24 floréal an VIII.

Art. 30. — Le recours contre les arrêtés du conseil de préfecture ne sera soumis qu'au droit du timbre. Il pourra être transmis au gouvernement par l'intermédiaire du préfet, sans frais.

Les agents des ponts et chaussées peuvent être experts en matière de contributions directes. — Un conducteur des ponts et chaussées peut être désigné comme expert de l'administration dans une instance relative à la réclamation d'un contribuable qui se prétend indûment imposé. — 28 novembre 1873.

Cette décision du conseil d'Etat doit naturellement être étendue aux ingénieurs.

Délai des réclamations pour les taxes assimilées. — Les demandes en décharge ou en réduction des taxes recouvrables comme les contributions directes doivent être adressées au préfet ou au sous-préfet dans les trois mois de la publication des rôles. — Une réclamation adressée au maire et qui n'a pas été transmise à la préfecture dans ce délai, est rejetée avec raison comme non recevable. — 31 août 1863.

Contributions directes en matière de chemins de fer.

1° *Impôt foncier.* — En vertu du cahier des charges, le concessionnaire de chemins de fer est tenu du payement de l'impôt foncier.

Mais on comprend que l'établissement de la valeur locative réelle, conformément aux art. 82 et 87 de la loi du 3 frimaire an VII, offre des difficultés qui ne pouvaient être tranchées que par la jurisprudence :

1° Doivent concourir à l'évaluation du revenu cadastral, comme ne faisant pas partie de la voie ferrée proprement dite et de ses dépendances :

L'embarcadère des voyageurs avec ses quais et accessoires ;

Les rails, plaques tournantes, fosses à piquer le feu des voies conduisant aux ateliers ou existant dans les ateliers, remises ou rotondes ;

Les ateliers et leur outillage fixe;
Les réservoirs et conduites souterraines d'eau et de gaz:
Les chantiers, cours et terrains pavés ayant une destination industrielle;
Les buffets, gares de marchandises et accessoires;
Les marquises et toitures abritant les quais;
Pour les bâtiments tels que ceux qui renferment les salles d'attente, les bureaux, les logements des employés, les magasins des bagages et marchandises, les cabinets d'aisances, les remises de voitures, on doit, afin de déterminer la valeur du revenu net imposable, et de tenir compte du dépérissement et des frais d'entretien, faire la déduction du quart, comme pour les maisons d'habitation;
En ce qui concerne les locaux renfermant les machines locomotives et les constructions qui en dépendent, les bâtiments de prise d'eau et les réservoirs, on doit faire la déduction du tiers comme pour les usines.
2° Ne concourent pas à l'évaluation du revenu et ne doivent être cotisés qu'à raison du terrain qu'ils occupent, comme faisant partie de la voie ferrée principale :
Les guérites d'aiguilleurs et surveillants;
Les rails et plaques tournantes de la voie ferrée principale;
Les quais découverts et trottors établis le long de la voie principale et des voies de garage;
Les quais à coke et à bestiaux, attenant à la la voie ferrée;
Les chariots et l'outillage mobile des ateliers;
Les bâtiments du service des dépêches;
Les grues de tous genres;
Les murs de soutènement, aqueducs, égouts et voûtes de fondation extraordinaire.

Mainmorte. — La taxe de mainmorte ne peut être appliquée ni au chemin de fer, ni à celles de ses dépendances qui doivent faire retour à l'Etat; ces biens n'appartiennent pas à la compagnie, ils font partie du domaine de l'Etat.
Mais la taxe de mainmorte est due pour les immeubles possédés privativement par la compagnie.

2° *Portes et fenêtres.* — Sont considérés, comme destinés à l'habitation des hommes, et par conséquent passibles de la contribution des portes et fenêtres :
Les salles d'attente, buffets, bureaux, logements d'employés, hangars aux marchandises.
Ne sont pas passibles de la contribution des portes et fenêtres :
Les guérites non fixées au sol;
Les bâtiments des réservoirs;
Les remises à wagons, machines, etc.;
Les bureaux affectés à un service public, poste, octroi.

Sont taxées comme portes cochères les grandes portes des remises et ateliers de machines et wagons, les portes de magasins même si leur largeur n'est pas suffisante pour les voitures, si elles sont installées pour recevoir des marchandises, les portes et clôtures des cours des gares.

3° *Cote personnelle et mobilière.* — Les agents logés par la compagnie ne sont point dispensés de cet impôt.

4° *Patentes.* — Voir ce mot.

Administration des contributions directes. — A la tête de cette administration, et sous les ordres du ministre des finances, se trouve un directeur général.
Les agents de l'*assiette* de l'impôt comprennent dans chaque département: un directeur, un ou plusieurs inspecteurs et un nombre de contrôleurs proportionné à l'importance du service.
Les agents de la *perception* comprennent dans chaque département :
Un trésorier-payeur général, des receveurs particuliers chargés chacun d'un arrondissement, le trésorier général étant chargé de l'arrondissement du chef-lieu, et des percepteurs chargés d'un nombre variable de communes. Ils sont assistés par les agents de poursuites.
A plusieurs reprises, on a proposé la fusion des services de l'assiette et du recouvrement des impôts directs; cette proposition n'a pas été adoptée.

CONTRIBUTIONS INDIRECTES.

Les impôts indirects, en langage économique, ont une signification beaucoup plus large que n'en a le mot *Contributions indirectes* qui désigne seulement les impôts dont la perception est confiée à l'administration dite des contributions indirectes, qui s'appelait avant 1789 *Administration des aides* et, sous le premier empire, administration des *Droits réunis.*
La principale contribution indirecte comprend les droits sur les boissons, qui se distinguent en droits de circulation, droits d'entrée, droits à la vente en détail, droits des brasseries et distilleries et droits de licence.
Sont affranchis de tous droits d'entrée, de consommation en détail, les eaux-de-vie et esprits dénaturés de manière à ne pouvoir être consommés comme boisson.
L'administration des contributions indirectes est, en outre, chargée de percevoir les droits sur :
Les voitures publiques, les cartes à jouer, les objets d'or et d'argent (loi du 5 ventôse an XII);

Les droits de navigation intérieure et d'octroi, les droits et revenus des bacs, bateaux et canaux (arrêté du 26 mars 1804) ;

La taxe sur le sel, établie par la loi du 24 avril 1806 en remplacement de la taxe d'entretien des routes;

L'impôt sur le sucre indigène, qui se perçoit au lieu de fabrication (loi du 18 juillet 1837).

D'après l'art. 172 de la loi du 28 avril 1816, prorogée à plusieurs reprises, l'achat, la fabrication et la vente des tabacs ont lieu par la régie des contributions indirectes dans toute l'étendue du royaume, exclusivement au profit de l'Etat.

La vente des poudres et salpêtres est également confiée à la régie des contributions indirectes.

Nous rappellerons en outre que les employés des contributions indirectes sont chargés de procéder au jaugeage des bateaux, loi du 9 juillet 1836; qu'ils ont qualité pour constater les contraventions : 1° en matière de grande voirie et de police du roulage (décret du 18 août 1810 et loi du 30 mai 1851); 2° en matière de pêche fluviale, loi du 31 mai 1865; qu'ils sont appelés à régler les redevances pour concessions de prises d'eau ou d'établissements d'usines sur les fleuves et rivières navigables ou flottables, sur les canaux et rivières canalisées (décret du 25 mars 1863).

Personnel. — A la tête de cette administration se trouvent un directeur général et trois administrateurs formant ensemble le conseil d'administration.

Chaque département forme une direction, divisée en sous-directions qui comprennent, suivant le cas, deux ou trois arrondissements; quelquefois, le directeur n'est pas assisté de sous-directeurs.

Sous les ordres du directeur se trouvent un ou plusieurs inspecteurs qui sont envoyés, lorsqu'il en est besoin, dans toute l'étendue du département.

Viennent ensuite les recettes principales et les recettes particulières; dans les chefs-lieux d'arrondissement, les receveurs sont, en même temps, entreposeurs des tabacs et des poudres, sauf dans quelques grandes villes où ces fonctions sont distinctes.

Les recettes particulières se divisent en recettes ambulantes et recettes sédentaires. Les recettes ambulantes, à cheval ou à pied, suivant leur étendue, comprennent en général chacun deux employés : le receveur et un sommis. Sous les ordres des receveurs ambulants sont placés tous les receveurs buralistes.

Dans les villes on trouve des recettes sédentaires qui ne sont chargées que de la perception des droits.

A chaque fabrique de sel ou de sucre est attaché un personnel spécial.

Produits des contributions indirectes. — Les produits des contributions indirectes pour 1878 étaient évalués comme il suit :

Droits sur les boissons........	399.175.000
Taxe de consommation des sels perçue hors du rayon des douanes..................	9.092.000
Droit sur le sucre indigène....	122.759.000
Droit sur les allumettes.......	16.030.000
Droit sur la chicorée	5.361.000
Droit sur le papier	13.364.000
Droit sur l'huile minérale......	94.000
Droit d'entrée sur les huiles autres que les huiles minérales	5.735.000
Droit sur les savons..........	1.539.000
Droit sur la stéarine et les bougies.....................	7.225.000
Droit de consommation des vinaigres et de l'acide acétique.	1.997.000
Droit de fabrication sur la dynamite.................. ..	203.000
Produits des deux dixièmes du prix de transport des voyageurs et des marchandises par chemins de fer en grande vitesse	73.311.000
~~Produits des~~ deux dixièmes du prix de transport des voyageurs et des marchandises par autres voitures publiques....	5.669.000
Produit de l'impôt de 5 0/0 sur les transports par chemins de fer en petite vitesse........	11.107.000
Droits divers et recettes à différents titres	48.816.000
Produit de la vente des tabacs.	321.475.000
Produit de la vente des poudres à feu....................	13.676.000

Tableau des droits, produits et revenus de toute nature dont la perception était autorisée pour 1878, au profit de l'Etat, conformément aux lois existantes.

Produits des domaines. — Redevances à titre d'occupation temporaire ou de location des plages ou de toutes autres dépendances du domaine maritime. (Loi de finances du 20 décembre 1872 sur le budget de 1873, art. 2.)

Produits des forêts. — Vingtième à payer sur le produit des bois des communes et établissements publics vendus ou délivrés en nature, pour indemniser l'Etat des frais d'administration de ces bois, sans toutefois que ces frais puissent excéder le maximun de 1 fr. par hectare. (Art. 5 de la loi des recettes de 1842, du 25 juin 1841 ; art. 6 de la loi des recettes de 1846, du 19 juillet 1845 : et art. 14 de la loi du budget de 1857, du 14 juillet 1856.)

Impôts et revenus indirets. — Droits d'enregistrement, de timbre, de greffe, d'hypothèques, de passeport et de permis de chasse, produit du visa des passeports et de la légalisation des actes au ministère des affaires étrangères, et droits de sceau à percevoir pour le compte du Trésor, dans lesquels continueront d'être compris les droits pour dispenses d'alliances, en conformité des lois des 17 août 1828, 29 janvier 1831 et 20 février 1849;

Droits de douanes, y compris ceux sur les sels et la statistique;

Contributions indirectes, y compris les droits de garantie, la retenue sur le prix de la livraison de tabacs, autorisée par l'art. 38 de la loi du 24 décembre 1814, les frais de casernement déterminés par la loi du 15 mai 1818, et le prix des poudres, tel qu'il est fixé par les lois des 16 mars 1819 et 7 août 1850, ainsi que les nouveaux impôts établis par les lois des 4 et 16 septembre 1871, 22 janvier, 26 mars et 2 août 1872, 30 et 31 décembre 1873, 8 mars et 17 juillet 1875, sur les allumettes, la chicorée, le papier, les huiles végétales et minérales, les liqueurs, l'acide stéarique et les bougies, les savons, la dynamite et la nitroglycérine, les vinaigres et l'acide acétique;

Dixième sur le prix des places de voyageurs et des bagages et messageries transportés à grande vitesse. (Loi des 2 juillet 1838 et 14 juillet 1855, art. 3);

Second dixième sur le prix des places des voyageurs et des bagages et messageries transportés à grande vitesse. (Loi du 16 septembre 1871, art. 12);

Taxe de 5 p. 100 sur le prix de transport de marchandises en petite vitesse. (Loi du 21 mars 1874, art. 4). (*Supprimé.*)

Taxe des lettres et droit sur les sommes versées aux caisses des agents des postes;

Redevances pour permissions de prises d'eau temporaires, toujours révocables sans indemnité, sur les canaux et rivières navigables et flottables;

Droit de poinçonnage des armes de guerre destinées à l'exportation. (Loi du 14 juillet 1860, art. 6, et décret du 6 mars 1861, art. 11);

Taxe des services de halage organisés par des règlements d'administration publique;

Demi-décime, décime et double décime pour franc sur les droits qui n'en sont point affranchis, et sur les droits de greffe perçus, en vertu de l'ordonnance du 18 janvier 1826, par le secrétaire général du conseil d'Etat.

Divers revenus. — Impôt de 3 p. 100 sur le revenu des valeurs mobilières. (Lois des 29 juin 1872 et 21 juin 1875);

Taxes de la télégraphie privée et internationale;

Produit des amendes et condamnations pécuniaires. (Loi du 29 décembre 1873.)

Produits universitaires. — Rétributions imposées sur les élèves des établissements d'enseignement supérieur et sur les candidats qui se présentent pour y obtenir des grades, ainsi que sur les candidats au diplôme et au brevet de capacité de l'enseignement secondaire spécial. (Lois des 14 juin 1854 et 31 juillet 1867, décrets des 22 août 1854 et 12 août 1867; — Loi du 12 juillet 1875, art. 15, et décret du 16 août 1876); — Droit de bibliothèque. (Loi de finances du 29 décembre 1873, art. 9).

Produits divers du budget. — Produit des monnaies et médailles;

Taxes des brevets d'invention;

Droits sanitaires, conformément au tarif déterminé par le titre X du décret du 22 février 1876;

Droits de chancellerie et de consulat perçus en vertu des tarifs existants;

Rétributions imposées, pour frais de surveillance, sur les compagnies et agences de la nature des tontines dont l'établissement aura été autorisé par décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique. (Avis du conseil d'Etat, approuvé par l'empereur, le 1er avril 1809, et loi des recettes de 1843).

CONTROLE.

Le mot *contrôle*, contraction de *contre-rôle*, désignait à l'origine les états ou registres tenus en double pour vérifier les états ou registres originaux.

L'acception s'est étendue et désigne maintenant les vérifications auxquelles on procède en matière administrative; on comprend même dans le contrôle de simples opérations de surveillance.

CORRESPONDANCE ADMINISTRATIVE.

La correspondance administrative a ses règles et ses coutumes, que l'expérience enseigne et dont quelques-unes sont indiquées au mot *Bureaux des ingénieurs*.

Du temps où nous étions à l'École des ponts et chaussées, on distribuait aux élèves une *note sur les formes usitées dans la correspondance administrative;* il nous a paru qu'elle pouvait être utile à quelques-uns de nos lecteurs et nous l'avons reproduite ici.

« L'art. 21 de l'instruction sur la tenue des bureaux, jointe à la circulaire du 28 juillet 1852, est ainsi conçu :

« Les rapports et lettres des ingénieurs sont écrits sur des feuilles de papier à têtes imprimées (modèles nos 21 et 22). »

Format et entête du papier à rapports. — Le modèle n° 21, placé comme type à la suite de l'instruction, est principalement applicable

aux rapports de service. Il exige le format dit *tellière*, de 0^m,31 de hauteur sur 0^m,21 de largeur. Ce sont là, en effet, les véritables dimensions des papiers administratifs; et une circulaire spéciale du 14 janvier 1850 a fait une obligation de s'y conformer pour tout ce touche à la rédaction des projets.

Un rapport ne doit jamais être traité sous forme de correspondance, mais il est convenable de l'accompagner d'une lettre d'envoi. L'entête commence par ces mots :

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE

suivis, comme titre général, de l'énoncé succinct de l'affaire.

Le texte du rapport est rédigé soit communément à la troisième personne, soit encore à la première personne du pluriel.

La signature est simplement précédée de la qualification du fonctionnaire.

Format du papier à lettres. — Le modèle n° 22 concerne le papier destiné à la correspondance : la disposition de la tête imprimée est commune au grand et au petit format de papier à lettres.

Le premier est, ce qu'on appelle le format *coquille;* il a, en général, 0^m,27 de hauteur sur 0^m,21 de largeur. Le second est connu sous le nom de format *poulet* et n'a que la moitié de ces dimensions.

Il est nécessaire toutefois de remarquer que toute correspondance ayant un caractère vraiment administratif et officiel doit être adressée sur grand format; le petit format est réservé pour la correspondance en quelque sorte intime, de camarade à camarade, pour des lettres sans importance, telles que communiqués, rendez-vous, notes, etc., alors surtout qu'elles sont destinées à des égaux ou à des inférieurs.

Dans la correspondance de service avec le ministre, on peut employer le papier à lettres grand format ou coquille. Mais pour les demandes adressées personnellement au chef de l'administration, on doit préférer le format du papier tellière (de 0^m,31 sur 0^m,21).

Entête. — L'entête d'une lettre administrative est d'ordinaire ainsi conçu :

L'ingénieur.....
A Monsieur.....

Inscription. — Mais s'il s'agit de la correspondance adressée par un ingénieur au ministre ou à un haut fonctionnaire, on supprime l'entête, que l'on remplace par l'*inscription* descendue tout au bas de la page, vers la gauche, sous cette forme :

A M. le Ministre de.....

Vedette. — Au-dessous de l'entête ou de la place qui lui est réservée, on commence la lettre par ce que l'on nomme la *vedette*, qui n'est autre chose que le titre par lequel on apostrophe la personne à qui l'on écrit.

L'usage s'est généralisé aujourd'hui, quand on s'adresse à un dignitaire ou à un fonctionnaire d'un ordre distingué, de ne pas mettre *Monsieur* tout court; mais de répéter son titre dans la védette, en même temps que dans l'entête ou dans l'inscription.

S'il s'agit d'un titre nobiliaire, la bienséance est également de le rappeler dans l'entête ou dans l'inscription comme dans la vedette.

Ce n'est que lorsque l'on s'adresse à un inférieur qu'il est permis de supprimer la vedette et de reporter le mot *Monsieur* au commencement de la première ligne. Il n'est jamais admis, sauf dans la correspondance la plus familière, de rejeter le mot *Monsieur* dans le corps de la lettre, à la seconde où à la troisième ligne.

Date. — La date du jour, du mois et de l'année est plus indispensable encore dans une dépêche administrative que dans toute autre correspondance.

Dans les relations de société quelques personnes croient qu'il est plus respectueux d'inscrire la date au bas du billet à gauche. Cet usage n'a pas prévalu pour la correspondance officielle. La date, dans ce cas, se place, au contraire, en évidence dans le haut du papier, sur la droite; mais toujours sans abréviation, c'est-à-dire avec le quantième du jour et de l'année en chiffres et le nom du mois en toutes lettres.

De même, dans le corps de la lettre, il faut proscrire toute abréviation, à peine admissible dans un billet particulier. Les chiffres ne s'emploient que pour les sommes et les dates; mais les nombres d'hommes, de jours, de semaines, etc., etc., s'écrivent tout au long.

Inscription marginale. — La marge de la lettre doit contenir, en général, en regard de la première ligne, et le plus succinctement possible, l'intitulé de l'affaire qui en est l'objet.

Corps de la lettre. — Il est également à propos, s'il s'agit d'une communication administrative, que le premier alinéa rappelle l'analyse très sommaire de la dépêche qui a provoqué la correspondance.

Dans toute question qui comporte un certain développement, on a pour habitude de commencer par présenter l'*exposé;* on entre ensuite dans la *discussion* des différents points de détail à examiner, et la lettre ou le rapport se termine par le *résumé* ou la *conclusion* de l'ingénieur.

Il est d'ailleurs souvent utile, pour plus de netteté, de commencer une nouvelle ligne à chaque changement bien arrêté dans l'ordre

des matières ou dans l'exposé de la pensée. Mais il est de règle fondamentale de ne jamais traiter deux affaires différentes dans une même lettre, ainsi qu'il résulte d'une circulaire du directeur général des ponts et chaussées du 8 juin 1808.

L'expédition d'une lettre doit être écrite très nettement, avec tout le soin et la propreté possibles, et, par conséquent, sans ratures, interlignes, renvois ni post-scriptum.

Ces marques de négligence ou d'inattention ressemblent à de l'impolitesse vis-à-vis de toutes autres personnes que des égaux ou des inférieurs.

Souscription ou salut. — La formule qui termine une lettre est ce qu'on nomme le *salut* ou la *souscription.* Elle complète, avec l'entête et l'inscription, ce que l'on peut appeler le cérémonial de la correspondance; et les nuances doivent en être différenciées avec tact, selon la situation hiérarchique, l'âge ou la position sociale des personnes à qui l'on s'adresse.

Les quelques exemples qui vont suivre pourront servir, jusqu'à un certain point, de termes de comparaison à cet égard.

Signature. — Enfin, et comme dernière recommandation, il importe beaucoup de s'attacher à signer lisiblement. Faute de laisser lire aisément sa signature, l'auteur d'une lettre ou d'un rapport peut perdre le bénéfice d'une citation qui lui aurait fait honneur, ou éprouver le désagrément de réponses qui s'égareraient en route ou qui ne lui seraient pas nominativement adressées.

Franchise postale. — Indépendamment de la correspondance sous bandes, dans les limites du service ou de la circonscription départementale, les ingénieurs peuvent échanger gratuitement entre eux toutes *les lettres d'affaire et les pièces de service*, en plaçant ces papiers sous double enveloppe, la première au nom du destinataire et l'enveloppe extérieure à l'adresse du ministre, et en se couvrant ainsi de la franchise postale attribuée à toute correspondance ministérielle.

Exemples de quelques formules de souscription pour les ingénieurs.

Aux ministres, aux présidents du Sénat et du Corps législatif:

Je suis avec un profond respect,
Monsieur le..........
Votre très humble et très obéissant serviteur.

Nota. On remplace encore cette ancienne formule par le salut ci-dessous, qui tend à être adopté par l'usage:

Veuillez agréer, Monsieur le ***,
l'hommage de mon profond respect.

Aux sénateurs, députés, conseillers d'État, préfets, inspecteurs généraux des ponts et chaussées, président du conseil général :

Veuillez agréer,
Monsieur le........,
L'assurance { de mon profond respect, / de mes sentiments respectueux.

Aux ingénieurs en chef:

Veuillez agréer,
Monsieur l'ingénieur en chef,
L'assurance { de mon dévouement respectueux, / de mes sentiments respectueux, / de mon respect.

Aux conseillers généraux, maires de chef-lieu, secrétaires généraux, sous-préfets :

Veuillez agréer (*ou* agréez),
Monsieur le. . . . . ,
L'assurance { de ma haute considération, / de ma considération la plus distinguée.

A un collègue, ingénieur ordinaire, suivant la différence d'âge ou de classe :

Veuillez recevoir, mon cher camarade,
L'expression de { mon affectueux dévouement, / mes sentiments affectueux.

Aux conducteurs des ponts et chaussées :

Recevez, Monsieur, l'assurance de { mon sincère attachement, / mes sentiments dévoués.

Aux membres de syndicats ou de commissions (s'ils n'ont pas de titre plus élevé), aux commissaires de police, aux agents voyers cantonaux, aux agents secondaires, aux entrepreneurs (en général et sauf le cas de distinction exceptionnelle) :

Recevez, Monsieur,
L'assurance de ma { considération, / parfaite considération.

Aux pétitionnaires en général (s'ils n'ont ni titre, ni qualité quelconque):

J'ai l'honneur d'être, / Je suis, { Monsieur,
Votre très humble serviteur.

CORRUPTION DE FONCTIONNAIRES PUBLICS.

La corruption consiste dans le fait d'obtenir dans un intérêt illicite et à prix d'argent, d'un fonctionnaire public, qu'il accomplisse un acte de ses fonctions ou qu'il s'en abstienne. Nous nous trouvons ici en face de deux coupables : 1° le particulier qui a corrompu le fonctionnaire et le fonctionnaire qui s'est laissé corrompre.

1° *Du fonctionnaire* (art. 177, 178, 181, 182 du Code pénal, loi du 13 mai 1863). — Trois conditions doivent concourir pour que le crime de corruption existe : 1° que le trafiquant soit fonctionnaire public de l'ordre administratif ou judiciaire, agent ou préposé d'une administration publique, arbitre ou expert nommé par le tribunal ou agréé par les parties ; 2° qu'il ait reçu les dons ou agréé les promesses ; 3° qu'il ait, en vue de ces présents reçus ou des promesses agréées, fait un acte de ses fonctions même juste, mais non sujet à salaire, ou se soit abstenu d'un acte qui entrait dans ses devoirs.

Les peines encourues par le fonctionnaire coupable sont la dégradation civique et une amende double de la valeur des promesses agréées ou des choses reçues, sans que ladite amende puisse être inférieure à 200 francs. Toutefois, dans le cas où la corruption aurait pour objet une peine plus forte que celle de la dégradation civique, cette peine plus forte sera appliquée au coupable.

Ces peines se trouvent encore aggravées pour les juges ou jurés qui, en matière criminelle, se sont laissé corrompre soit en faveur, soit au préjudice de l'accusé (art. 181 et 182 du Code pénal).

2° *Du corrupteur*. — Quiconque aura contraint par voies de fait ou menaces, corrompu par promesses, offres, dons ou présents un des fonctionnaires, agents ou préposés dont il a été question dans le § précédent, sera puni des mêmes peines que ce dernier. Toutefois, si les tentatives de contrainte ou de corruption n'ont eu aucun effet, les auteurs de ces tentatives seront simplement punis d'un emprisonnement de trois mois au moins et six mois au plus et d'une amende de 100 à 300 francs. (*Laurent*.)

CORSE.

La Corse est un département de la France et, en cette qualité, elle est soumise aux mêmes lois et à la même administration que le reste du pays.

Certains organes administratifs ou judiciaires y sont installés bien que, par son étendue et son importance, ce département ne dût pas en être doté s'il faisait partie de la France continentale : telle la cour d'appel de Bastia.

Traitement des ingénieurs et agents des ponts et chaussées. — Par arrêté du 13 octobre 1850, les ingénieurs et agents des ponts et chaussées en Corse reçoivent, à titre d'indemnité de résidence, un supplément de traitement égal au tiers du traitement continental.

Le maximum des indemnités qui peuvent être allouées annuellement aux agents, à titre de frais de découchers, est fixé à 500 francs pour les conducteurs et 400 francs pour les agents secondaires.

COSTUMES.

Bien que les costumes officiels tendent à tomber en désuétude, les règlements y relatifs sont toujours en vigueur, et il convient de les reproduire en ce qui touche les fonctionnaires du ministère des travaux publics.

Décret du 4 octobre 1852.

Art. 1. — Le costume officiel des fonctionnaires, employés et agents dépendant du ministère des travaux publics est réglé ainsi qu'il suit :

§ 2. Corps des ponts et chaussées.

1° *Inspecteurs généraux des ponts et chaussées*. — Habit de drap bleu : collet et parements de drap cramoisi ; broderies en or, branche de laurier enlacée d'un ruban et surmontée d'une baguette au collet et aux parements ; bouquet de poches, écusson à la taille, baguette et bord courant de 0m04 autour de l'habit, s'élargissant jusqu'à 0m10 sur la poitrine.

Gilet, pantalon, chapeau et épée comme l'administration centrale ; boutons dorés à l'aigle.

2° *Administration centrale*. — Gilet blanc ; pantalon bleu ou blanc avec bande d'or ; chapeau français, plumes noires, ganse de velours noir brodée en or ; épée à poignée de nacre, garde dorée ; boutons dorés à l'aigle.

3° *Ingénieurs en chef*. — Même uniforme : broderie aux collet, parements et taille ; bouquet de poches, baguettes autour de l'habit.

4° *Ingénieurs ordinaires*. — Même uniforme ; broderie au collet et aux parements ; écusson à la taille.

5° *Élèves ingénieurs*. — Même uniforme ; baguette et coins au collet et aux parements ; chapeau sans plumes.

6° *Conducteurs principaux*. — Habit de drap bleu ; collet et parements de drap cramoisi, broderie en or, petite baguette au collet et aux parements, branches de laurier sans ruban, de 0m16 de longueur, au collet et aux parements.

Gilet blanc ; pantalon bleu avec bandes de drap cramoisi ; chapeau sans plumes, ganse de soie noire brochée en or ; épée à poignée noire, garde dorée ; boutons dorés.

7° *Conducteurs embrigadés*. — Même uniforme ; habit fermé, collet et parements de

drap cramoisi ; baguette au collet et aux parements, branches de laurier de 0m12 au collet seulement.

8° *Conducteurs auxiliaires.* — Même uniforme ; baguette et branches de laurier de 0m08 au collet.

Petite tenue pour les ingénieurs en chef, ingénieurs ordinaires et élèves, et pour les conducteurs. — Capote de drap bleu, croisée sur la poitrine, portant deux rangs de boutons ; collet et parements de drap cramoisi ; pantalon bleu sans bande ; casquette de drap bleu, avec galons indiquant le grade, et aigle au-dessus.

Ingénieurs en chef. — Broderie avec baguette au collet de la capote, cinq galons d'or superposés à la casquette.

Ingénieurs ordinaires. — Broderie sans baguette au collet de la capote ; quatre galons d'or à la casquette.

Elèves ingénieurs. — Coins sans baguette au collet de la capote ; trois galons d'or à la casquette.

Conducteurs principaux. — Broderie du grade, mais sans baguette au collet de la capote ; deux galons d'or et un d'argent au milieu à la casquette.

Conducteurs embrigadés. — Broderie du grade, sans baguette au collet de la capote ; deux galons d'or à la casquette.

Conducteurs auxiliaires. — Broderie du grade, sans baguette au collet de la capote ; un seul galon d'or à la casquette.

§ 3. Inspecteur principal et inspecteurs des ports (navigation intérieure) ; inspecteurs principaux et inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale des chemins de fer ; commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.

1° *Inspecteurs principaux.* — Habit bleu, collet et parements pareils, broderie en argent, branche de laurier, avec le ruban et la baguette de l'administration centrale ; collet, parements, bouquet de poches, écusson à la taille, baguette autour de l'habit.

Gilet blanc, pantalon bleu ou blanc à bande d'argent ; chapeau français, plumes noires, ganse de velours noir brodée en argent ; épée à poignée de nacre, garde argentée.

2° *Inspecteurs particuliers.* — Même uniforme, moins le bouquet de poches et la baguette autour de l'habit.

3° *Commissaires.* — Habit bleu, collet et parements pareils, broderie en argent, petite baguette au collet et aux parements, branche de laurier sans ruban, de 0m16 de longueur, au collet et aux parements.

Gilet blanc ; pantalon bleu sans bande ; chapeau sans plumes, ganse de soie noire brochée d'argent ; épée à poignée noire, garde argentée.

Echarpe tricolore avec frange pareille.

4° *Sous-commissaires.* — Même uniforme, habit fermé, baguette et branche de laurier de 0m12 au collet, baguette seulement aux parements.

Petite tenue. — Capote de drap bleu, collet et parements pareils ; broderie du grade au collet seulement, avec la baguette pour les inspecteurs principaux, sans baguette pour les autres grades.

Casquette en drap bleu, avec cinq galons d'argent pour les inspecteurs principaux, et quatre galons pour les inspecteurs particuliers, aigle au-dessus.

Les commissaires et sous-commissaires conservent le chapeau, l'épée et l'écharpe.

Circulaire du ministre des travaux publics du 14 décembre 1852, commentant le décret précédent.

1° Ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.

Les prescriptions des décrets du 7 fructidor an XII et du 18 novembre 1810, relatives à la grande tenue des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, n'ont jamais cessé d'être observées, et le nouveau règlement conserve l'ancien uniforme, sauf quelques modifications déjà consacrées par l'usage ou motivées sur des raisons d'analogie. Il n'y a donc rien à dire à cet égard ; on n'aura qu'à suivre les règles établies depuis longtemps et passées en habitude dans les deux corps.

Il n'en est pas de même en ce qui concerne la petite tenue. Quoique le décret de l'an XII prescrive *rigoureusement* aux ingénieurs de porter l'uniforme sur les travaux, l'incommodité de cet uniforme qui, même pour la petite tenue, comportait un habit français, un chapeau et une arme, l'a fait abandonner depuis longtemps. Le nouvel uniforme de petite tenue, composé d'une capote brodée au collet seulement et d'une casquette avec galons indiquant le grade, n'offre pas les mêmes inconvénients ; il est à la fois convenable, commode et peu dispendieux. Il me paraît utile d'en rendre l'usage obligatoire pour les ingénieurs dans leurs tournées et dans toutes les autres circonstances où ils peuvent avoir à faire reconnaître officiellement leur qualité.

2° Conducteurs et gardes-mines.

Le décret de l'an XII donnait aux conducteurs un uniforme qui n'est plus en rapport avec la position de ces agents dans le service des ponts et chaussées. Les dispositions du nouveau décret satisfont aux justes réclamations présentées depuis longtemps à cet égard.

Si l'on admet pour les ingénieurs la nécessité de porter l'uniforme dans le service, cette nécessité paraît plus évidente encore pour les conducteurs, qui se trouvent en contact immédiat et journalier avec les ouvriers et le public, et peuvent avoir fréquemment à constater des contraventions. L'uniforme de petite tenue doit donc être obligatoire pour eux ; ils ne sauraient en être dispensés que quand ils sont employés dans les bureaux des ingénieurs et dans quelques cas exceptionnels où, soit à raison de la nature particulière du travail dont ils sont chargés, soit à raison d'autres circonstances accidentelles, l'uniforme deviendrait une gêne pour eux, sans aucun avantage pour le service.

Quant à la grande tenue, elle doit rester purement facultative, si ce n'est pour les conducteurs principaux et pour ceux des autres conducteurs embrigadés qui remplissent les fonctions d'ingénieurs, dirigent les bureaux de l'ingénieur en chef, ou sont placés à la tête d'une subdivision d'arrondissement. Pour les autres, il n'y aura d'obligatoire que la petite tenue, à laquelle ils pourront d'ailleurs ajouter l'épée et le chapeau, s'ils étaient appelés à prendre part, en leur qualité, à des cérémonies publiques.

Les mêmes règles s'appliqueront aux gardes-mines.

3° Inspecteurs des ports (navigation intérieure) et inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

Ces inspecteurs doivent porter l'uniforme de petite tenue dans leurs tournées et dans toutes les autres circonstances où ils peuvent avoir à faire reconnaître officiellement leur qualité. L'inspecteur principal des ports, les inspecteurs principaux et particuliers des chemins de fer devront porter l'uniforme de grande tenue dans les présentations et visites officielles, ainsi que dans les cérémonies publiques auxquelles ils seraient convoqués. Les inspecteurs particuliers des ports pourront, même en ce cas, et surtout s'il ne se trouve pas dans le lieu de leur résidence d'autres fonctionnaires administratifs pourvus d'un costume officiel, conserver la petite tenue, en y ajoutant l'épée et le chapeau.

4° Commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.

La petite tenue sera seule considérée comme strictement obligatoire pour les commissaires et sous-commissaires.

L'écharpe, qui constitue le principal signe distinctif de ces agents dans l'exercice de leurs fonctions, les oblige à porter, même en petite tenue, l'épée et le chapeau. Mais, s'il est nécessaire d'exiger d'eux cette tenue complète les dimanches et les autres jours de grande affluence, il n'y a pas lieu de les y astreindre constamment. Ils pourront donc, les jours ordinaires, à moins de circonstances spéciales, ne prendre ni l'écharpe ni l'épée, et le chapeau pourra alors être remplacé par la casquette d'uniforme avec trois galons d'argent pour le commissaire et deux galons pour le sous-commissaire. Ils devront, d'ailleurs, ainsi que le prescrit la circulaire du 7 septembre 1850, avoir toujours l'écharpe sur eux, afin de pouvoir l'exhiber au besoin.

Ces diverses dispositions paraissent concilier avec les convenances du service tout ce qui peut être accordé aux convenances personnelles. Tout autre changement à l'uniforme réglementaire devra donc être rigoureusement interdit. Il sera d'ailleurs accordé aux fonctionnaires en possession d'anciens uniformes un délai convenable pour les faire modifier d'après les nouvelles prescriptions.

Décret du 28 décembre 1867. — Costume des sous-ingénieurs.

Art. 1. — Le costume officiel des conducteurs principaux des ponts et chaussées auxquels sera conféré le titre de sous-ingénieur, sera celui qui est réglé par le décret ci-dessus pour les élèves ingénieurs des ponts et chaussées.

Décret du 15 janvier 1855. — Uniforme des officiers et maîtres de ports.

Art. 1. — L'uniforme des officiers et des maîtres de port est réglé ainsi qu'il suit :

OFFICIERS DE PORT.

Grande tenue. — Habit de drap bleu national, collet et parements pareils; broderies en or; branche de laurier enlacée dans un double câble rattaché à une ancre au coin du collet et des parements, baguette des ingénieurs des ponts et chaussées. Collet, parements et écusson de taille pour les capitaines de 1re classe, collet et parements pour les capitaines de 2e classe, coins au collet et aux parements pour les lieutenants de 1re et de 2e classe.

Pantalon bleu avec bande d'or pour les capitaines, sans bande pour les lieutenants; gilet de piqué blanc à boutons dorés; chapeau français bordé d'un galon de soie, ganse de velours noir brodée en or; boutons dorés timbrés d'une ancre et portant au pourtour les mots : *Officier de port.*

Epée à poignée noire de corne de buffle entourée d'un filet de cuivre doré en spirale,

garde dorée, ancre avec câble et double branche de laurier sur la coquille, dragonne en or terminée par une olive au lieu de gland; l'épée suspendue au moyen de bélières à un ceinturon tressé or et soie bleu foncé; plaque dorée portant une ancre avec son câble.

Col-cravate en soie noire unie.

Petite tenue. — Capote de drap bleu croisée sur la poitrine et portant deux rangs de boutons. Au collet, une ancre en or avec un double câble se prolongeant autour du collet pour les capitaines, et s'arrêtant à 16 centimètres de chaque côté pour les lieutenants. Aux parements, doubles câbles en soutache d'or formant torsade à jour de 0m,006 de largeur également espacés, au nombre de quatre pour les capitaines de 1re classe, de trois pour les capitaines de 2e classe et de deux pour les lieutenants.

Casquette portant sur la toque une ancre brodée en or et sur le bandeau les mêmes torsades que sur les parements de la capote, sous-gorge en cordonnet d'or.

Ceinturon et bélières de l'épée en cuir verni; dragonne en poils de chèvre noirs.

Lorsqu'un officier se trouvera sous les ordres d'un autre officier de même grade et de même classe, il portera les bélières et le ceinturon de grande tenue tressés argent et soie; les torsades de la casquette et des parements de la capote seront en soutache d'argent.

MAITRES DE PORT.

Capote portant au collet une ancre et un câble brodés en or, et aux parements, pour les maîtres de 1re et de 2e classe seulement, un double câble en soutache d'or, formant torsade à jour de 0m006 de largeur.

Casquette portant autour du bandeau la même torsade rattachée sur le devant à une ancre estampée en cuivre doré.

Boutons dorés timbrés d'une ancre et portant au pourtour les mots : *Maître de port.*

Pour la grande tenue, les maîtres de port remplaceront la casquette par un chapeau bordé d'un galon uni avec une ganse de soie noire brochée en or; ils porteront avec la capote une épée du même modèle que celle des officiers, mais sans filet d'or à la poignée et sans ciselures, suspendue au moyen de bélières à un ceinturon en cuir verni, plaque dorée, dragonne en cuir noir.

Dans le service journalier, la capote pourra être remplacée par une veste à collet droit avec les boutons d'uniforme.

Lorsqu'un maître de port se trouvera sous les ordres d'un autre maître de la même classe, il portera en soutache d'argent la torsade de la casquette et des parements de la capote.

Art. 2. — L'uniforme de petite tenue est obligatoire pour tous les officiers et maîtres de port. Ils devront en être toujours revêtus dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 3. — Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

COUR DES COMPTES.

Aperçu historique. — Sous l'ancienne monarchie française, des tribunaux spéciaux appelés *chambres des comptes* étaient établis à Paris et en province, avec mission de vérifier les comptes de deniers appartenant à l'Etat. La plus importante de ces chambres, celle de Paris, enregistrait les ordonnances royales relatives aux finances et au domaine de la couronne, comme le parlement enregistrait les ordonnances relatives à la justice.

Les chambres des comptes furent supprimées en 1791, et la loi des 17-29 septembre les remplaça par *un bureau de comptabilité.* Les membres de ce bureau étaient nommés par l'Assemblée nationale; leur mission était simplement préparatoire et consultative; ils examinaient les comptes des deniers publics et en faisaient leur rapport à l'assemblée, à qui seule appartenait l'apurement définitif.

Le bureau de comptabilité fut lui-même supprimé par la loi du 18 frimaire an IV, qui le remplaça par une commission composée de cinq membres nommés par le Corps législatif.

La cour des comptes fut une création de l'empire. Cette institution date de la loi du 16 septembre 1807. — Cette loi a été complétée depuis par le décret du 31 mai 1862, qu'on regarde avec raison comme le véritable code de la comptabilité publique.

Organisation. — La cour des comptes se compose d'un premier président, de trois présidents de chambre, de dix-huit conseillers-maîtres, de quatre-vingt quatre conseillers référendaires, dont vingt-quatre de première classe et soixante de seconde; enfin de vingt-cinq auditeurs adjoints aux conseillers référendaires pour préparer les rapports.

Les présidents et conseillers-maîtres ou référendaires sont nommés par le chef du pouvoir exécutif et inamovibles.

Il existe encore près de la cour des comptes un procureur général et un greffier en chef qui sont révocables ainsi que les auditeurs.

La cour des comptes se divise en trois chambres composées chacune d'un président et de six conseillers-maîtres. Ceux-ci sont répartis dans chaque chambre par le premier président, qui peut lui-même présider une des chambres toutes les fois qu'il le juge convenable.

La première chambre vérifie les comptes relatifs aux *rentes publiques*, la seconde juge les comptes relatifs aux *dépenses publiques*. La vé-

rification des comptes de recettes ou de dépenses des communes et des établissements publics rentre dans la compétence de la troisième chambre.

La voix délibérative n'appartient qu'aux présidents et aux conseillers maîtres. Les conseillers référendaires ne l'ont pas, même dans l'affaire où ils présentent un rapport. Les auditeurs sont adjoints aux conseillers référendaires pour la vérification des comptes. Ils préparent les rapports que le conseiller référendaire soumet ensuite à l'une des chambres; cependant après quatre années d'exercice l'auditeur peut présenter directement son rapport à la chambre compétente pour juger de l'affaire.

Le procureur général veille à ce que les comptables produisent leurs comptes dans les délais fixés par les règlements. Il peut prendre communication de tous les comptes présentés à la cour; cette communication est même en certains cas obligatoire.

Attributions. — La cour des comptes a deux sortes d'attributions : des attributions de *juridiction* et des attributions de *contrôle*.

En vertu de ses attributions de juridiction, la cour des comptes rend de véritables arrêts sur les comptes qui lui sont présentés par les *comptables*.

En matière de comptabilité administrative, il faut distinguer deux catégories d'agents : les ordonnateurs et les comptables. L'ordonnateur est ce fonctionnaire qui, chargé de faire l'emploi des crédits régulièrement ouverts par la loi de finances, *ordonnance la dépense*, c'est-à-dire délivre au créancier de l'Etat une *ordonnance* ou *mandat*. Muni de cette pièce, le créancier va chez un comptable toucher la somme qui lui est due. Le ministre est l'ordonnateur supérieur de son département, les ordres de payer qu'il délivre s'appellent *ordonnances de payement*. Il peut déléguer ses pouvoirs à des ordonnateurs secondaires; le préfet, le maire, les chefs des différents services délivrent des ordres de payer appelés *mandats de payement*.

Le comptable est celui qui, dépositaire des deniers publics, paye les ordonnances ou mandats délivrés par les ordonnateurs. On distingue les comptables de deniers des comptables de *matières*, qui sont préposés à la garde des magasins, arsenaux, chantiers, etc., contenant des matériaux appartenant à l'Etat.

Les fonctions de comptable sont incompatibles avec celles d'ordonnateur. Cette division est le principe fondamental de notre comptabilité administrative.

La cour des comptes ne *statue* que sur les comptes présentés par les comptables de deniers dont l'énumération suit : les trésoriers payeurs généraux des finances, les payeurs du trésor public, les receveurs de l'enregistrement, du timbre et des domaines, les receveurs des douanes et sels, les receveurs des contributions indirectes, les receveurs comptables des postes, les directeurs des monnaies, le caissier central du trésor public et l'agent responsable du virement des comptes; les comptables de l'Algérie et des colonies, le trésorier général des Invalides de la marine, les économes des lycées, les commissaires des poudres et salpêtres, l'agent comptable du transfert des rentes, l'agent comptable du grand-livre de la dette publique, le caissier de la caisse d'amortissement, le caissier de la caisse des dépôts et consignations, le caissier de l'Imprimerie nationale, enfin, les receveurs des communes et établissements publics dont le revenu dépasse 30,000 francs.

Dans l'énumération qui précède ne sont compris ni les percepteurs, ni les receveurs particuliers. Ils ne relèvent point en effet directement de la cour. — Le percepteur rend ses comptes au receveur particulier qui les rend à son tour au trésorier payeur général. — Sont encore justiciables de la cour des comptes tous ceux qui s'immiscent sans droit dans la gestion de la fortune publique et qu'on appelle *comptables occultes*.

La cour des comptes juge en premier et dernier ressort. Cependant, mais dans ce cas seulement, elle juge *en appel* les décisions du conseil de préfecture par qui sont examinés les comptes des receveurs des communes et établissements publics dont le revenu ne dépasse pas 30,000 francs.

Les comptes des *recettes publiques* sont portés devant la première chambre de la cour. Celle-ci examine si les comptables ont, dans le délai voulu, fait rentrer la totalité des rôles ou des états de produits qu'ils étaient chargés de recouvrer. La deuxième chambre juge si les payements ont été faits en vertu de mandats régulièrement délivrés, et notamment s'ils ont été accompagnés des pièces justificatives, à moins que le payement n'ait eu lieu en vertu d'un *acte formel* de l'ordonnateur qui devient alors, sous sa responsabilité personnelle, obligé de prouver la légalité de la dépense.

L'arrêt de la cour peut déclarer que le comptable est quitte, ou bien qu'il est en avance ou bien qu'il est en débet. Si le comptable est déclaré en *débet*, la cour le condamne à solder le reliquat de son compte, plus les intérêts à 5 0/0, dans le délai fixé par la loi. Dans les deux autres cas, la cour lui donne décharge, mais sans pouvoir, dans le cas où le comptable est *en avance*, constituer par son arrêt l'Etat débiteur du comptable. Ce droit n'appartient qu'au ministre par devant lequel le comptable *en avance* peut faire valoir sa réclamation et demander à être remboursé.

L'Etat, la commune, les établissements publics ont une hypothèque légale et un privilége sur les immeubles des comptables de de-

niers leur appartenant. Toutes demandes relatives à la réduction, à la main levée ou à la translation de ces privilèges ou hypothèques doivent être soumises à la cour des comptes et jugées par elles.

Les voies de recours contre les arrêts de la cour des comptes sont :

1° La révision, soit sur la demande du comptable, appuyée de pièces justificatives recouvrées depuis l'arrêt, soit d'office soit à la réquisition du procureur général, pour erreurs, omissions, doubles ou faux emplois reconnus par la vérification des comptes;

2° Le recours en cassation devant le conseil d'Etat. Dans le cas où un comptable se croit fondé à attaquer un arrêt pour violation des formes de la loi, il peut se pourvoir devant le conseil d'Etat, dans les trois mois, à partir du jour de la signification de l'arrêt. Chaque ministre, pour ce qui concerne son département, peut, dans le même délai, faire un rapport au chef de l'Etat et lui soumettre sa demande en cassation des arrêts qu'il croit entachés de violation des formes et de la loi. — Si l'arrêt est cassé en conseil d'Etat, celui-ci ne peut retenir le fond pour le juger; l'affaire est alors renvoyée devant la chambre de la cour qui n'a pas connu de l'affaire.

Indépendamment de ses attributions judiciaires, la cour des comptes a encore des attributions de contrôle qui s'étendent sur les *ordonnateurs* et sur les *comptables de matières*.

En ce qui concerne les premiers, la cour examine s'il y a corrélation entre les comptes qu'elle a jugés d'une part et d'autre part le compte particulier que fait chaque ministre pour son département et le compte général présenté par le ministre des finances. Chaque chambre, suivant sa compétence, rend un arrêt spécial de conformité qui sert de base aux deux arrêts généraux de conformité prononcés par toutes les chambres réunies, sur les réquisitions du procureur général. L'un de ces arrêts atteste l'accord du compte d'année, l'autre l'accord du compte d'exercice avec les résumés généraux de l'administration des finances et avec les arrêtés individuels.

Un rapport annuel de ces déclarations est présenté au président de la République et imprimé pour être présenté aux chambres.

Quant aux comptables de matières, leurs opérations sont également soumises au contrôle de la cour des comptes qui procède également en ce qui les concerne par voie de *déclaration*. Elle déclare *conformes* les comptes individuels de ces comptables avec les comptes généraux des ministres dans le département desquels ils se trouvent placés. (Loi du 6 juin 1843 et ordonnance du 26 août 1844.) Décret réglementaire du 31 mai 1862.

COUTUME.

On appelle coutume une loi qui, sans être écrite à l'origine, s'établit du consentement de tous et se perpétue par l'usage constant qui en est fait.

On appelait autrefois pays de droit coutumier les provinces du nord de la France (pays de langue d'Oil), régis par des coutumes, par opposition aux provinces du Midi (pays de langue d'Oc) qui avaient adopté la législation romaine.

Les coutumes étaient générales ou spéciales; les coutumes générales, au nombre de soixante, s'imposaient à une province entière ; les coutumes spéciales ne régissaient qu'un baillage, une paroisse ou une ville. Il y en avait plus de trois cents.

Une pareille législation avait un grand inconvénient, sa diversité, c'est ce qui faisait dire spirituellement à Voltaire que lorsqu'un homme voyage en France il change de lois presque aussi souvent qu'il change de chevaux.

Pendant longtemps les coutumes ne furent point écrites, elles n'avaient d'autre garantie de leur conservation que la mémoire des praticiens. Charles VII ordonna leur rédaction par les hommes de lois de chaque province. Le grand conseil et le Parlement contrôlaient ensuite chaque compilation, œuvre gigantesque qui mit plus de cent ans avant d'arriver à terme.

Cette législation imparfaite subsista jusqu'à la révolution, mais elle devait disparaître devant les tendances d'unité et d'égalité qui dominaient à cette époque.

La loi organique du Code civil abolit définitivement les coutumes. Cependant tout en faisant disparaître les coutumes, le Code a, dans certains cas, reconnu aux usages locaux une certaine force obligatoire, notamment dans les villes et faubourgs, pour fixer la hauteur des clôtures séparatives de deux héritages (art. 663, C. civ.), pour déterminer la distance qui doit exister entre les plantations ou certains ouvrages et la propriété voisine (671 et 674, C. civ.), en matière de locations d'immeubles et de congés (1736 et 1745 du C. civ. etc.) Ces usages ont force de loi, la violation peut donner lieu à un recours en cassation.

Mais tous les usages qui n'ont pas été consacrés par la loi écrite, qu'ils lui soient ou non contraires, n'ont dans l'opinion commune aucune valeur juridique.

CRÉDIT.

Le mot crédit, du latin *creditum*, désigne la confiance que l'on a en la solvabilité de quelqu'un.

Par extension, en langage administratif, on appelle crédit une somme allouée à tel ou tel

service en vue d'un travail ou d'une opération déterminés. Le crédit est la permission d'effectuer une dépense qui sera payée ultérieurement.

Voir *Comptabilité*, *Budget*.

CRÉDIT FONCIER.

« Par *crédit foncier* ou *territorial*, on entend plus particulièrement la possibilité de faire servir le sol de gage à des signes représentatifs, c'est-à-dire la possibilité de doter un capital fixe par excellence de toutes les qualités du capital circulant, d'opérer ce qu'on appelle la *mobilisation* du sol, qu'il ne faut pas confondre avec le morcellement ; de faciliter les emprunts par et pour la propriété foncière et libre: de soustraire les détenteurs de la terre à l'exploitation des prêteurs à gros intérêts et des hommes de loi qui les grugent ; enfin, d'améliorer la terre et de féconder la culture par l'action des capitaux. » (Joseph Garnier.)

On donne le nom de *Société de crédit foncier* à une institution intermédiaire entre les propriétaires et les capitalistes.

Le *Crédit foncier de France*, établi en 1852, prête sur une hypothèque aux propriétaires d'immeubles des sommes remboursables au moyen d'annuités qui comprennent les intérêts, l'amortissement et les frais d'administration ; il crée, pour une somme égale à celle des engagements souscrits à son profit, des obligations ou lettres de gage produisant un intérêt annuel, amortissables par la voie du tirage au sort avec ou sans lots et primes, et portant le titre *d'obligations foncières*.

Le Crédit foncier est un monopole, contrôlé par le gouvernement qui en nomme le gouverneur ; il est loin d'avoir donné les résultats qu'on en attendait.

Cet établissement a été chargé en 1856 d'effectuer le prêt de cent millions affecté par la loi du 17 juillet 1856 aux opérations de drainage: le nombre des prêts a été très minime et le projet n'a pas réussi; l'Etat ne peut suppléer l'initiative individuelle.

Depuis 1860, le Crédit foncier a été chargé d'effectuer aux communes les prêts à longs termes, 25, 30 et 50 ans, réservés précédemment à la caisse des dépôts et consignations.

CRÉDIT MOBILIER.

Les établissements de *crédit mobilier* sont fondés dans le but d'aider de leurs capitaux, ou de leur crédit et de leur patronage, la création et le développement des entreprises industrielles.

Ces établissements fonctionnent également comme maisons de banque, et se livrent souvent à des opérations complètement étrangères à leur but primitif.

Le Crédit mobilier prend quelquefois les noms de crédit *industriel*, de crédit *agricole*.

CRIMES.

Le *crime* est l'infraction que les lois punissent d'une peine afflictive ou infamante. — Code pénal, art. 1.

Toute tentative de crime, qui aura été manifestée par un commencement d'exécution, si elle n'a été suspendue ou si elle n'a manqué son effet que par des circonstances indépendantes de la volonté de son auteur, est considérée comme le crime même, art. 2.

Les peines afflictives et infamantes sont: 1° la mort; 2° les travaux forcés à perpétuité ; 3° la déportation ; 4° les travaux forcés à temps ; 5° la détention ; 6° la réclusion. Art. 7.

Les peines infamantes sont: 1° le bannissement ; 2° la dégradation civique. Art. 8.

Les crimes sont jugés par les cours d'assises, sauf les exceptions prévues par le Code militaire.

Nous avons exposé au mot *Contravention* la différence entre les trois natures d'infractions à la loi : les contraventions, les délits et les crimes.

CRUES.

Les crues des cours d'eau se manifestent sous des formes qui varient avec la constitution géologique des bassins. Les causes de ces variations ont été mises en lumière par M. Belgrand, inspecteur général des ponts et chaussées.

Les crues des rivières à bassin imperméable sont très élevées ; leur durée est très courte; on les appelle crues torrentielles.

Les crues des rivières à bassin perméable sont peu élevées; leur durée est très longue; elles correspondent à des cours d'eau tranquilles.

C'est à Paris que les crues de la Seine prennent leur forme définitive ; et c'est là qu'il importe de les prévoir et de les annoncer.

En trois ou quatre jours, une crue torrentielle arrive de l'extrémité du bassin de la Seine jusqu'à Paris ; la crue correspondante des cours d'eau tranquilles est au moins de quatre ou cinq jours en retard ; elle ne fait que soutenir la crue.

Si la pluie continue et détermine de nouvelles crues torrentielles, la Seine monte, à Paris, d'une matière continue.

Loi des crues de la Seine. — Si l'on considère les sept affluents torrentiels de la Seine, l'Yonne à Clamecy, le Cousin à Avallon, l'Armançon à Aisy, la Marne à Chaumont, la Marne à Saint-Dizier, l'Oise à Vraincourt, l'Aisne à Sainte Menehould, l'expérience conduit à la loi ci-après :

1° Le nombre de jours de crue à Paris correspondant à une crue des affluents torrentiels est de 3,40 ;

2° Le rapport de la hauteur de la crue, à Paris, à la hauteur moyenne de la crue correspondante des sept affluents torrentiels, est de 2,05 quand la crue, à Paris, n'est pas précédée d'une décrue, et de 1,55 quand elle est précédée d'une décrue.

Telle est la règle simple qui permet de calculer la hauteur des crues à Paris lorsqu'on reçoit par dépêche télégraphique les cotes observées sur les affluents à Clamecy, Avallon, Aisy, Chaumont, Saint-Dizier, Vraincourt et Sainte-Menehould.

Il est facile d'établir expérimentalement des lois analogues pour les autres cours d'eau, et le système d'annonce des crues fonctionne aujourd'hui dans presque tous les bassins.

Circulaire du ministre des travaux publics, 20 mars 1875. — Aux ingénieurs en chef de la navigation. — Annonce des crues.

Monsieur, je désire être très exactement renseigné au sujet des crues qui peuvent survenir dans les cours d'eau de votre service, et je vous recommande de m'adresser, par la voie télégraphique, toutes les fois que les circonstances le comporteront, un bulletin quotidien de la hauteur des eaux en m'informant, en même temps, des divers incidents qui auront pu se produire.

CUMUL.

Le cumul est l'action de réunir une chose à une autre ; il s'entend surtout de la réunion de plusieurs fonctions sur une même personne.

On distingue le cumul des fonctions et le cumul des traitements.

Il y a des fonctions qui ne peuvent être cumulées, qui sont incompatibles ; la loi les a spécifiées et on les trouvera mentionnées en leur place. Les députés notamment ne peuvent cumuler l'indemnité législative avec un traitement de fonctionnaire.

Le cumul des traitements a été supprimé en 1848, et rétabli par la loi du 8 juillet 1852, qui a repris la législation antérieure, notamment l'art. 44 de l'ordonnance royale du 31 mai 1838 par lequel « il est interdit de cumuler en entier les traitements de plusieurs places, emplois ou commissions, dans quelque partie que ce soit ; en cas de cumul de deux traitements, le moindre est réduit de moitié ; en cas de cumul de trois traitements, le troisième est en outre réduit au quart, et ainsi de suite en suivant cette proportion. Mais cette réduction n'a pas lieu pour les traitements cumulés qui sont au-dessous de 3,000 francs, ni pour les traitements plus élevés qui en sont exceptés par les lois. »

L'art. 28 de la loi du 8 juillet 1852 a également posé le principe que : « les professeurs, savants, gens de lettres et artistes peuvent remplir plusieurs fonctions et occuper plusieurs chaires rétribuées sur les fonds du trésor public ; mais le montant des traitements cumulés, tant fixes qu'éventuels, ne peut dépasser 20,000 francs.

D'après l'art. 27 de la loi du 25 mars 1817, les pensions de retraite pour services militaires peuvent être cumulées avec un traitement civil d'activité.

D'après l'art. 31 de la loi du 9 juin 1853, sur les pensions civiles, le cumul de deux pensions est autorisé dans la limite de 6,000 fr., pourvu qu'il n'y ait pas double emploi dans les années de service présentées pour la liquidation.

CUMUL DES PEINES.

Lorsqu'un individu a commis plusieurs crimes ou délits, il semble qu'il devrait être puni autant de fois qu'il a commis d'infractions à la loi. Mais le législateur a reconnu que le cumul des peines serait le plus souvent impossible, et toujours excessif. Aussi voyons-nous l'art. 365 du code d'instruction criminelle, poser en principe « qu'en cas de conviction de plusieurs crimes ou délits, la peine la plus forte sera seule prononcée. » La peine la moins forte se confond donc en quelque sorte dans la peine la plus grave. L'application du maximum de la peine ou le refus de circonstances atténuantes sont des moyens donnés au juge pour remédier à l'insuffisance de la pénalité.

Nous trouvons cependant dans le code pénal, ainsi que dans quelques lois spéciales, de rares exceptions au principe d'une peine moins grave nécessairement absorbée par une peine plus grave ; nous ne voulons citer ici comme exemple que l'art. 27 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, laquelle distingue suivant que les nouveaux délits ont été commis avant ou après la poursuite. Dans le premier cas, on applique le principe de l'absorption, dans le second, le cumul des peines est facultatif pour le juge.

En matière de contraventions de police, à cause du peu de gravité des peines, la jurisprudence autorise le cumul des peines en cas de plusieurs infractions commises par le même individu. — Arrêt solennel de la cour de cassation, du 7 juin 1842.

Les peines prononcées par le conseil de préfecture, en matière de grande voirie ou de police du roulage, étant toujours pécuniaires et ayant le caractère d'indemnités, peuvent être cumulées; on peut citer dans ce sens les arrêts des 22 août 1838, 23 juillet 1840, 27 avril 1860. (*Laurent.*)

CURAGE DES COURS D'EAU.

Utilité du curage. — Les cours d'eau de toute grandeur tiennent en suspension des

matières solides arrachées aux terrains qu'ils traversent, matières qui se déposent lorsque la vitesse vient à se ralentir pour une cause quelconque; les dépôts formés constituent des obstacles et une nouvelle cause de ralentissement des eaux; le mal s'aggrave donc sans cesse, le lit des rivières s'obstrue, les eaux divaguent et envahissent les terres riveraines qui se transforment en marais.

Les végétations aquatiques et terrestres qui se développent dans le lit et sur les berges exercent également une puissante action retardatrice, et l'on voit parfois un simple *faucardement* déterminer un abaissement notable du plan d'eau d'une rivière.

Si donc on veut maintenir les eaux dans leur cours, conserver à l'agriculture les terres riveraines et éviter la formation de marécages aussi funestes à la salubrité qu'à la fortune publique, il convient d'entretenir les rivières et de les soumettre à des curages et à des faucardements périodiques.

Lorsqu'une période sèche de plusieurs années se manifeste, le plan d'eau s'abaisse dans toute une région, les sources descendant dans les vallées, le cours supérieur des rivières s'assèche et l'on néglige les travaux de curage, on établit même dans les berges des coupures destinées à détourner les eaux pour l'arrosage des propriétés riveraines; c'est ce qui est arrivé pour la période remarquablement sèche qui s'étend de 1856 à 1876.

Mais quand une période d'humidité règne à son tour, on ressent vivement les inconvénients du mauvais entretien des rivières devenues insuffisantes pour livrer passage à toutes les eaux qu'elles reçoivent, et des plaintes s'élèvent de toutes parts. C'est ce qui arrive en ce moment; nous sommes entrés depuis trois ans dans une période humide et dans tout le bassin de la Seine se manifeste l'urgence de nombreux curages, qu'on aurait pu exécuter à moins de frais si l'on avait profité de la sécheresse pour les réaliser.

Les cours d'eau navigables et les cours d'eau non navigables sont soumis pour le curage à des règles différentes.

I. Curage des rivières navigables ou flottables.

En disposant qu'il serait procédé au curage des canaux et rivières de la manière prescrite par les anciens règlements ou d'après les usages locaux, la loi du 14 floréal an XI n'a statué qu'en ce qui concerne les canaux et rivières non navigables; l'entretien des canaux et rivières navigables et de leurs dépendances, lorsque l'administration juge qu'il y a lieu d'y pourvoir, constitue une des charges de l'Etat, et si les villes et communes ou les particuliers peuvent, en certains cas, être appelés à contribuer à cet entretien, c'est par un règlement d'administration publique, conformément au titre VII de la loi du 16 septembre 1807, que le principe et les proportions de cette contribution doivent être établis.

Les canaux et rivières navigables font partie du domaine de l'Etat; il en a le bénéfice, il est juste qu'il en ait les charges.

Dans certains cas, cependant, où des communes et des particuliers ont un intérêt direct à l'exécution du curage, la loi du 16 septembre 1807 a donné les moyens d'y pourvoir en permettant d'établir à cet effet un règlement d'administration publique.

Le titre VII de la loi du 16 septembre 1807 est relatif aux travaux de navigation, des routes, des ponts, des rues, places et quais dans les villes, des digues, aux travaux de salubrité dans les communes; parmi les articles de ce titre VII, c'est surtout l'art. 34 qui peut être invoqué pour exiger le concours des riverains dans les frais de curage des rivières navigables ou flottables.

Art. 34 de la loi du 16 septembre 1807. — Lorsqu'il y aura lieu de pourvoir au curage des canaux qui sont en même temps de navigation et de desséchement, il sera fait des règlements d'administration publique qui fixeront la part contributive du gouvernement et des propriétaires.

En l'absence du règlement d'administration publique, rendu par application de la loi de 1807, il est donc impossible de mettre à la charge des riverains ou usiniers une partie des frais de curage d'une rivière navigable. Ce principe a été consacré par plusieurs arrêts du conseil d'Etat; 5 juillet 1851, 12 avril 1860, 3 juillet 1874, 23 mars 1877.

Un décret réglementaire ne peut que procéder à la répartition des frais de curage; mais un décret qui met à la charge exclusive des propriétaires et des usiniers les frais de curage d'un bras de rivière, et qui affranchit l'Etat de toute participation à la dépense, méconnait les dispositions de la loi de 1807; dès lors, les particuliers sont fondés à demander décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés en vertu de ce décret. — 12 avril 1860.

Le 3 juillet 1874, le conseil d'Etat a accordé décharge à des propriétaires à qui avaient été imposés les frais de curage de dérivations de la Scarpe, dans la traversée de la ville de Douai; voici les considérants de l'arrêt :

Considérant que la loi du 14 floréal an XI, par application de laquelle les sieurs Talon et consorts ont été imposés, d'après d'anciens usages, aux frais de curage des canaux des Wetz, du Burlet et de la place Jemmapes, dont ils sont riverains dans la ville de Douai, ne s'applique qu'au curage des canaux et rivières non navigables;

Considérant que les canaux dont s'agit sont des dérivations de la rivière la Scarpe, qui

traverse la ville de Douai, et qui, dans le tableau annexé à l'ordonnance du 10 juillet 1835, est classée comme navigable sur tout son cours dans le département du Nord; que le canal des Wetz, dont les canaux du Burlet et de la place Jemmapes ne sont que des prolongements, se détache de la Scarpe, en aval de son entrée dans la ville de Douai, y retourne, après un parcours de 1,600 mètres environ, en amont du pont de Tournay, au centre de la ville, et est alimenté, d'une manière continue, par les eaux de la Scarpe; qu'ainsi, il constitue une dépendance de la Scarpe et ne peut être considéré comme un canal non navigable, ayant une existence distincte; que dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a accordé aux sieurs Talon et consorts décharge des taxes de curage auxquelles ils ont été imposés en 1868. (Rejet.)

Un contribuable est fondé à demander décharge des frais de curage au droit de sa propriété, s'il est reconnu qu'en cet endroit la rivière est navigable, lors même qu'elle ne serait pas comprise dans les tableaux annexés à l'ordonnance du 10 juillet 1835 et qu'aucun acte administratif postérieur ne l'aurait légalement déclarée navigable. — 23 mars 1877.

L'exécution volontaire, par des riverains, d'un arrêté préfectoral qui leur ordonne d'effectuer le curage d'un cours d'eau flottable les rend non recevables à se pourvoir contre ledit arrêté et la décision ministérielle confirmative. — 11 décembre 1848.

II. — CURAGE DES COURS D'EAU NON NAVIGABLES.

Des divers moyens légaux d'ordonner le curage. — L'administration dispose de divers moyens légaux, plus ou moins compliqués, pour arriver au curage des cours d'eau non navigables ni flottables et de leurs affluents et dépendances.

Loi des 12-20 août 1790. — Le chapitre 6, § 3 de la loi en forme d'instruction des 12-20 août 1790 :

« Charge les administrations départementales de rechercher et d'indiquer les moyens de procurer le libre cours des eaux, d'empêcher que les prairies ne soient submergées par la trop grande élévation des écluses, des moulins et par les autres ouvrages d'art établis sur les rivières; de diriger enfin, autant qu'il sera possible, toutes les eaux de leur territoire vers un but d'utilité générale d'après les principes de l'irrigation. »

Armé de cette loi, le préfet peut prescrire d'*urgence* le curage d'un cours d'eau, dans le seul intérêt de la salubrité et de la sécurité publiques, c'est-à-dire en vue de prévenir les inondations ou de pourvoir aux besoins sanitaires d'une localité.

Cette voie est maintenant rarement suivie; elle était en usage avant les décrets sur la décentralisation administrative dans les cas où le préfet ne pouvait appliquer la loi de floréal an XI, et où il eût été nécessaire de recourir à un règlement d'administration publique.

Loi du 14 floréal an XI. — On peut dire que le Code du curage est renfermé dans la loi du 14 floréal an XI, ci-après reproduite :

Art. 1. — Il sera pourvu au curage des canaux et rivières non navigables, et à l'entretien des digues et ouvrages d'art qui y correspondent, de la manière prescrite par les anciens règlements, ou d'après les usages locaux.

Art. 2. — Lorsque l'application des règlements ou l'exécution du mode consacré par l'usage éprouvera des difficultés, ou lorsque des changements survenus exigeront des dispositions nouvelles, il y sera pourvu par le gouvernement dans un règlement d'administration publique, rendu sur la proposition du préfet du département, de manière que la quotité de la contribution de chaque imposé soit toujours relative au degré d'intérêt qu'il aura aux travaux qui devront s'effectuer.

Art. 3. — Les rôles de répartition des sommes nécessaires au payement des travaux d'entretien, réparation ou reconstruction, seront dressés sous la surveillance du préfet, rendus exécutoires par lui, et le recouvrement s'en opérera de la même manière que celui des contributions publiques.

Art. 4. — Toutes les contestations relatives au recouvrement de ces rôles, aux réclamations des individus imposés, et à la confection des travaux seront portées devant le conseil de préfecture, sauf le recours au gouvernement qui décidera en conseil d'Etat.

Application des deux lois précédentes; décentralisation administrative. — L'application des lois précédentes a donné lieu à quelques difficultés qui ont été tranchées par le conseil d'Etat. La jurisprudence en vigueur a été nettement exposée par M. le commissaire du gouvernement, le 12 avril 1866, dans les termes suivants :

« Messieurs, voici selon nous, comment étaient organisés, antérieurement à 1852, les pouvoirs des autorités administratives en ce qui concerne le curage des cours d'eau non navigables ni flottables.

« S'agissait-il d'un cours d'eau pour le curage duquel il n'existait ni usage local, ni ancien règlement, le préfet pouvait prescrire le curage de ce cours d'eau dans l'intérêt de la salubrité et de la sécurité publiques, c'est-à-dire en vue de prévenir les inondations ou de pourvoir aux besoins sanitaires de la localité. C'est l'application de la loi des 12-20 août 1790.

« S'agissait-il, au contraire, d'un cours d'eau

pour lequel il existait soit des usages locaux, soit d'anciens règlements, le préfet avait le droit de pourvoir au curage de ce cours d'eau, de la manière prescrite par ces règlements ou ces usages. C'est l'application de l'art. 1 de la loi du 14 floréal an XI.

Mais, veuillez le remarquer, messieurs, dans l'un comme dans l'autre cas, qu'il fut question du curage à opérer en vertu de la loi de 1790 ou d'un curage rentrant dans les conditions de la loi de l'an XI, le préfet ne pouvait statuer que par un arrêté spécial quant à l'objet, déterminé quant au temps, jamais par un arrêté général et permanent : en un mot, la compétence du préfet était restreinte aux nécessités du moment, aux besoins d'un curage accidentel et temporaire.

« Que s'il fallait, au contraire, soit établir un règlement général et persistant pour le curage d'un cours d'eau, qui ne possédait ni usages locaux, ni anciens règlements; soit lorsqu'il s'élevait des doutes ou des difficultés sur l'application des règlements ou l'exécution du mode consacré par l'usage; soit enfin lorsque des changements survenus exigeaient des dispositions nouvelles, ou, ce qui revient au même, des modifications à introduire dans les anciens règlements, des innovations à apporter dans les usages locaux; dans tous ces cas, messieurs, il était nécessaire de revenir à un règlement d'administration publique. C'est l'application de l'art. 2 de la loi du 14 floréal an XI;

« Maintenant, en quoi les décrets du 25 mars 1852 et du 13 avril 1861, en quoi ces actes ont-ils étendu, en matière de curage, les pouvoirs du préfet;

« L'art. 4 du décret du 25 mars 1852, dispose que « les préfets statueront également, « sans l'autorisation du ministre des travaux « publics, mais sur l'avis ou la proposition « des ingénieurs en chef, et conformément « aux règlements ou instructions minis- « térielles, sur tous les objets mentionnés « dans le tableau D ci-annexé. » Or, le numéro 5 du tableau D annexé au décret du 25 mars 1852 et le numéro 6 du tableau D annexé au décret du 13 avril 1861 sont conçus en ces termes : « Dispositions pour assurer le « curage et le bon entretien des cours d'eau « non navigables ni flottables de la manière « prescrite par les anciens règlements ou « d'après les usages locaux. Réunion, s'il y a « lieu, des propriétaires intéressés en asso- « ciations syndicales. »

« Il résulte de ces textes que les pouvoirs des préfets n'ont reçu d'extension que sur un seul point, du moins en ce qui touche les opérations du curage proprement dit : lorsqu'il existe d'anciens règlements, les préfets peuvent désormais prendre des dispositions générales pour l'application de ces règlements, mais bien entendu en se conformant à leurs prescriptions, tandis qu'autrefois ils n'auraient pu statuer que pour des cas spéciaux, accidentels, et par une mesure annuelle et temporaire; les préfets ont également le pouvoir de faire des règlements pour l'exécution des usages locaux, toujours en se conformant à ces usages.

« Mais s'il s'agit, en l'absence de tout ancien règlement ou d'usage local, de prendre des mesures constituant un règlement général et permanent; s'il est nécessaire de modifier les anciens règlements ou les usages; si enfin l'application des règlements ou l'exécution du mode consacré par l'usage éprouve des difficultés. Ah! alors, messieurs, aujourd'hui comme avant 1852, nous restons sous l'empire de l'art. 2 de la loi du 14 floréal an XI; c'est à l'empereur seul, en son conseil d'Etat, qu'il appartient de statuer; en un mot, il faut avoir recours à la forme solennelle, et protectrice de tous les intérêts, du règlement d'administra- publique. »

Loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales. — Nous avons donné au mot *associations syndicales* le texte et le commentaire de cette loi qui comprend les travaux de curage, et dont nous rappellerons les dispositions suivantes :

Art. 1. — Peuvent être l'objet d'une association syndicale, entre propriétaires intéressés, l'exécution et l'entretien des travaux.... de curage, approfondissement, redressement et régularisation des canaux et cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 5. — Les associations syndicales libres se forment sans l'intervention de l'administration. Le consentement unanime des associés doit être constaté par écrit.

Art. 9. — Les propriétaires intéressés à l'exécution des travaux.... de curage peuvent être réunis, par arrêté préfectoral, en association syndicale autorisée, soit sur la demande d'un ou plusieurs d'entre eux, soit sur l'initiative du préfet.

Art. 12. — Si la majorité des intéressés, représentant au moins les deux tiers de la superficie des terrains, ou les deux tiers des intéressés, représentant plus de la moitié de la superficie, ont donné leur adhésion, le préfet autorise, s'il y a lieu, l'association.

Art. 26. — La loi du 14 floréal an XI continuera à recevoir son exécution à défaut de formation d'associations libres ou autorisées.

Application de la loi de 1865. — La loi de 1865 n'a, pour ainsi dire, reçu aucune application en matière de curage.

L'association libre n'est jamais possible, car on n'arrive jamais à réunir le consentement des intéressés.

La majorité exigée pour la formation d'une

association autorisée est elle-même presque impossible à réunir dans la pratique.

L'administration s'est donc presque toujours vue dans la nécessité de recourir à l'art. 2 de la loi de floréal an XI, lorsqu'il fallait procéder en dehors d'usages locaux ou d'anciens règlements; et des décrets réglementaires ont institué des syndicats spéciaux de curage sur la plupart de nos rivières.

Instructions actuelles du ministre des travaux publics. — En 1878, le ministre des travaux publics, en vue de faciliter les opérations de curage et de rendre plus fréquentes les applications de la loi de 1865 en matière de curage, a donné des instructions que nous allons reproduire, ainsi que les modèles d'arrêtés qui les accompagnaient :

1. *Circulaire du ministre des travaux publics du 13 décembre 1878. — Curage des cours d'eau non navigables ni flottables.*

Monsieur le préfet, l'entretien des cours d'eau non navigables ni flottables, leur redressement et leur régularisation sont des opérations qui intéressent au plus haut degré l'agriculture et la salubrité publique, et qui ont été de tout temps l'objet des préoccupations de l'administration.

Avant la promulgation de la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales, lorsqu'il y avait lieu d'assurer le curage des canaux et rivières non navigables, et l'entretien des digues et ouvrages d'art qui y correspondent, et que l'application des règlements ou du mode consacré par l'usage éprouvait des difficultés, il y était pourvu, conformément à l'art. 2 de la loi du 14 floréal an XI, par le gouvernement, dans un règlement d'administration publique.

Lorsque la loi du 21 juin 1865 a été rendue, l'exécution et l'entretien des travaux de curage, d'approfondissement, de redressement et de régularisation des canaux et cours d'eau non navigables ni flottables, ont été compris dans les opérations qui peuvent faire l'objet d'une association syndicale entre les propriétaires intéressés.

Toutefois, l'art. 26 de la loi de 1865 a stipulé qu'à défaut d'association libre ou autorisée, ces mêmes travaux tomberaient sous l'application des lois des 16 septembre 1807 et 14 floréal an XI.

S'ensuit-il que tout curage doit être précédé d'une tentative faite pour organiser une association libre ou autorisée? Assurément ce serait aller au-delà des intentions du législateur. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que la grande majorité des travaux de curage se fait par application de l'art. 1 de la loi du 14 floréal an XI, de la manière prescrite par les anciens règlements ou d'après les usages locaux.

Ce qu'a voulu la loi du 21 juin 1865, c'est encourager l'initiative individuelle des propriétaires et provoquer l'esprit d'association ; mais elle n'a pas entendu, ainsi que l'explique la circulaire du 12 août 1865, enlever au gouvernement le pouvoir dont il est investi par la législation actuelle, et, par conséquent, elle n'a porté aucune atteinte aux anciens usages, aux anciens règlements, lorsque ceux-ci donnent des résultats utiles et incontestés.

La véritable portée de l'art. 26 de cette loi trouve son interprétation dans l'art. 2 de la loi du 14 floréal an XI, article ainsi conçu :

« Lorsque l'application des règlements ou l'exécution du mode consacré par l'usage éprouvera des difficultés, ou lorsque les changements survenus exigeront des dispositions nouvelles, il y sera pourvu par le gouvernement dans un règlement d'administration publique, rendu sur la proposition du préfet du département, de manière que la quotité de la contribution de chaque intéressé soit toujours relative au degré d'intérêt qu'il aura aux travaux qui devront s'effectuer. »

C'est avant d'avoir recours à l'émission du règlement d'administration publique dont il est question dans l'article précité qu'il doit être fait une tentative pour constituer une association libre ou autorisée, suivant la procédure déterminée par la loi de 1865. Les applications de cette loi en matière de curage ont été, il faut le reconnaître, bien peu nombreuses; cela tient sans doute à ce que les formalités dont elle exige l'accomplissement sont assez compliquées. Il a semblé qu'on ferait disparaître la plupart des difficultés existantes et qu'on simplifierait beaucoup la tâche des ingénieurs par l'adoption d'un modèle d'acte d'association autorisée, dont les intéressés pourraient d'ailleurs s'inspirer pour la formation, le cas échéant, d'une association libre. Ce modèle, comme ceux qui ont fait l'objet de mes circulaires des 18 et 21 juin dernier, a d'abord été préparé par la commission des formules instituée auprès de mon département, puis, à la suite d'une discussion approfondie de toutes les dispositions qu'il renferme, il a été définitivement arrêté par une commission composée de membres du conseil d'Etat et d'inspecteurs généraux pris dans le sein du conseil général des ponts et chaussées.

A cette formule-type sont joints :

1° Un modèle d'arrêté préfectoral autorisant l'association syndicale conformément à l'acte préparé en conformité de la formule ci-dessus mentionnée ;

2° Un modèle d'arrêté préfectoral ordonnant l'exécution des travaux de curage, par application des art. 1, 3 et 4 de la loi du 14 floréal an XI.

J'ajouterai quelques explications sommaires au texte de ces formules, dont les disposi-

tions s'expliquent d'elles-mêmes pour la plupart.

Modèle d'acte d'association syndicale autorisée pour l'exécution de travaux de curage des cours d'eau non navigables ni flottables, par application de la loi du 21 *juin* 1865. — La commission a pensé que la nouvelle formule devait différer le moins possible des règlements d'administration publique rendus jusqu'ici par application de la loi du 14 floréal an XI; aussi a-t-elle fait de nombreux emprunts au modèle en usage dans le service des ponts et chaussées et sanctionné par le conseil d'Etat. Toutefois, on a éliminé de cet ancien modèle différents articles qui édictaient des mesures de police rentrant dans le pouvoir réglementaire de l'administration, et qui ont fait l'objet du règlement joint à ma circulaire du 21 juin dernier. Je passerai brièvement en revue les différents articles du nouveau modèle.

L'art. 1 définit l'objet de l'association. Il admet, pour former cette association, trois catégories d'intéressés : les propriétaires des terrains bâtis, les propriétaires des terrains non bâtis et les propriétaires d'usines hydrauliques.

L'art. 2 détermine la composition de l'assemblée générale. Il établit, pour le calcul du nombre de voix à attribuer aux propriétaires de terrains, deux bases distinctes : la superficie pour les immeubles non bâtis, la contribution foncière pour les bâtiments.

L'art. 3 concerne les convocations à l'assemblée générale. Le mode défini par cet article est la convocation faite collectivement dans chaque commune à son de trompe ou de caisse et par affiches à la porte de la mairie ou dans un autre endroit très apparent.

La commission s'est demandé si, indépendamment de ces publications, des notifications individuelles ne devaient pas être adressées à chacun des membres de l'assemblée générale; mais elle a jugé que ce serait une complication de nature à créer des entraves, et elle s'est abstenue de faire figurer dans la formule qu'elle a préparée la mention de ces notifications. Tout en approuvant cette réserve, je désire qu'elle ne soit pas considérée comme une règle absolue. J'admets, en effet, qu'il peut y avoir des inconvénients à rendre obligatoires les notifications individuelles; mais je pense qu'il convient également de se réserver la faculté d'y recourir si, dans certains cas, on devait y trouver un réel intérêt.

L'art. 4 est relatif à la représentation des intéressés à l'assemblée générale par des fondés de pouvoirs. Il reproduit les dispositions généralement adoptées en pareil cas, en dispensant toutefois les fermiers et locataires d'usines, que les propriétaires auraient délégués, de l'obligation d'être eux-mêmes membres de l'association.

L'art. 5 définit les attributions de l'assemblée générale. Cette assemblée nomme les syndics chargés de l'administration de l'association; elle intervient dans le vote des emprunts dépassant un certain chiffre.

L'art. 6 concerne la nomination et la composition du syndicat. Il rappelle expressément, en cas de subvention de l'Etat ou d'une commune, le droit du préfet de nommer, conformément à la loi du 21 juin 1865, un nombre de syndics proportionnel à la part que la subvention représente dans l'ensemble de l'entreprise.

Les art. 7, 8, 9, 10, 11 et 12 ne reproduisent que des dispositions habituellement appliquées.

Il en est de même de l'art. 13, en ce qui touche les fonctions du syndicat. Toutefois, cet article consacre le pouvoir du préfet de rapporter l'arrêté autorisant l'association si le syndicat ne remplit pas les fonctions dont il est chargé. Il convient de ne pas perdre de vue que les curages se sont pas facultatifs, que le gouvernement a le droit et le devoir d'en assurer l'exécution, et qu'alors même que des syndicats se sont volontairement constitués dans ce but, l'administration doit conserver un droit de tutelle et de contrôle qu'il a semblé utile de bien établir dans le nouveau modèle.

Dans la rédaction des art. 14 et 15, la commission s'est rigoureusement abstenue de toute définition qui pouvait donner à ces expressions de *curage à vieux fonds* et *à vieux bords* une autre portée que celle établie par la jurisprudence.

L'art. 16, concernant les *faucardements*, n'appelle aucun commentaire.

L'art. 17, tout en n'abandonnant pas le droit de contrôle des ingénieurs et la sanction du préfet, laisse au syndicat le choix des agents chargés de rédiger les projets de travaux.

L'art. 18 consacre la faculté reconnue aux riverains, par la jurisprudence du conseil d'Etat, d'exécuter eux-mêmes le curage au droit de leurs propriétés.

Les art. 19, 20 et 21 ne sont que la reproduction des art. 1, 2, 3 et 8 du règlement de police qui a fait l'objet de ma circulaire du 21 juin dernier.

Les art. 22, 23, 24, 25 et 26, qui terminent le titre II, ne demandent pas d'explication.

Le titre III ne contient qu'un article concernant les travaux d'approfondissement, de redressement et de régularisation qui pourraient être nécessaires et qui, le cas échéant, peuvent entraîner une déclaration d'utilité publique.

Le titre IV (*Budget et répartition des dépenses*) ne comprend que trois articles : le premier (art. 27) se rapporte au mode de préparation du budget annuel et aux formalités

qui doivent précéder son vote par le syndicat.

L'art. 28 pose les bases de la répartition des dépenses.

Enfin l'art. 29 établit la répartition de ces mêmes dépenses entre les différentes catégories d'intéressés.

Le titre V concerne la comptabilité et le recouvrement des taxes. La rédaction des articles qui concernent la gestion des percepteurs des contributions directes comme receveurs des associations syndicales a été concertée avec M. le ministre des finances.

Le titre VI, qui ne comprend que l'article final (n° 37), relatif à l'institution facultative de gardes-rivières, ne nécessite aucune observation.

Modèle d'arrêté préfectoral autorisant l'association syndicale. — Ce modèle n'a d'autre objet que l'homologation pure et simple de l'acte d'association syndicale précédemment adopté par l'assemblée générale des intéressés. Il ne comporte donc pas de commentaire.

Modèle d'arrêté préfectoral ordonnant l'exécution de travaux de curage, par application des art. 1, 3 *et* 4 *de la loi du* 14 *floréal an XI.* — En l'absence d'un syndicat organisé, les travaux sont exécutés par les intéressés eux-mêmes ou par entreprise, à leur choix, conformément aux anciens règlements et usages locaux. Les dispositions générales de ce modèle sont calquées, autant que possible, sur le modèle d'acte d'association et n'ont besoin d'aucune explication nouvelle.

Quant à la répartition des dépenses, elle ne saurait faire l'objet d'indications précises, puisqu'elle est subordonnée aux anciens règlements ou usages locaux, qui peuvent essentiellement varier d'un département à l'autre.

Je ne saurais trop vous recommander, monsieur le préfet, ainsi qu'à MM. les ingénieurs de votre département, de vous renfermer strictement dans le cadre des modèles ci-joints chaque fois qu'il y aura lieu, soit d'organiser une association syndicale de curage, soit de faire procéder, en l'absence d'un syndicat, au curage d'un cours d'eau non navigable de votre département.

L'administration s'empressera d'ailleurs toujours de satisfaire aux demandes d'explications ou d'instructions que pourraient provoquer, de votre part ou de celle de MM. les ingénieurs, des difficultés rencontrées dans la mise en pratique des nouveaux modèles.

Je vous serai très obligé de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à MM les ingénieurs.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le ministre des travaux publics,

C. DE FREYCINET.

2. *Modèle d'arrêté préfectoral autorisant une association syndicale pour l'exécution des travaux de curage des cours d'eau non navigables, ni flottables, par application de la loi du* 21 *juin* 1865 ; *modèle joint à la circulaire du* 13 *décembre* 1878.

Nous, préfet du département d

Vu les lois des 22 décembre 1789, janvier 1790, 12-20 août 1790 et 6 octobre 1791, ainsi que l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Vu la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales et le décret du 17 novembre 1865, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'art. 10 de ladite loi;

Vu (*indiquer ici les circonstances qui motivent le projet d'association, soit qu'il ait été provoqué par la demande d'un ou de plusieurs des propriétaires intéressés, soit qu'il émane de l'initiative du préfet*);

Vu, avec les plans et profils qui y sont joints, les rapports et avis des ingénieurs, en date d ;

Vu l'avis de la commission instituée par l'arrêté d à l'effet de préparer le projet d'acte d'association ;

Vu ce projet d'acte d'association;

Vu les pièces de l'enquête prescrite par l'art. 10 de la loi du 21 juin 1865;

Considérant (*indiquer ici comment, dans la réunion des intéressés, l'une ou l'autre des conditions de majorité, définies dans l'art.* 12 *de la loi du* 21 *juin* 1865, *a été remplie*) ;

Arrêtons :

Art. 1. — Est autorisée, conformément à l'acte en date du l'association syndicale, siégeant à des propriétaires de terrains bâtis ou non bâtis et d'usines hydrauliques, que comprend le plan périmétral annexé au présent arrêté et qui sont indiqués dans l'état qui l'accompagne; cette association ayant pour but le curage et le faucardement de la rivière d

Art. 2. — Des expéditions du présent arrêté et de l'acte d'association approuvé par l'article précédent seront adressées à l'ingénieur en chef d , au sous-préfet d et aux maires d

, le 18

3. *Modèle d'arrêté préfectoral ordonnant l'exécution des travaux de curage par application des art.* 1, 3 *et* 4 *de la loi du* 14 *floréal an XI; modèle annexé à la circulaire du* 13 *décembre* 1878.

Nous, préfet du département d

Vu les lois des 22 décembre 1789, janvier 1790, 12-20 août 1790 et 6 octobre 1791, ainsi que l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI;

Vu les art. 1, 3 et 4 de la loi du 14 floréal an XI;

Vu (*mentionner ici les pièces à l'aide desquelles on établit qu'il existe des anciens règlements ou des usages locaux*);

Vu (*mentionner ici les pièces qui constatent la nécessité de procéder au curage, notamment des rapports des ingénieurs et, s'il y a lieu, les projets, plans et profils joints à ces rapports*);

Vu les pièces de l'enquête à laquelle le projet du présent règlement a été soumis dans les communes de selon les formes prescrites par la circulaire ministérielle du 23 octobre 1851, enquête n° 2;

Arrêtons ce qui suit :

Art. 1. — Sont soumis aux dispositions suivantes les travaux de curage et de faucardement à exécuter dans la rivière d depuis jusqu'à dans les dérivations, bras de décharges et fossés d'assainissement, ouverts dans un intérêt général, qui dépendent de cette rivière *ainsi que dans les affluents ci-après désignés* :

TITRE Ier. — CURAGES ORDINAIRES ET EXTRAORDINAIRES. — FAUCARDEMENTS. — EXÉCUTION DES TRAVAUX. — RÉPARTITION DES DÉPENSES.

Art. 2. — *Curages et faucardements.* — Le curage à vieux fonds et à vieux bords et le faucardement des cours d'eau ci-dessus désignés seront exécutés par les propriétaires intéressés, conformément aux anciens règlements et usages locaux.

(Indiquer ici notamment la répartition des charges et des dépenses.)

Art. 3. — *Epoque des curages.* — Il sera procédé à ce curage (indiquer ici les époques).

Indépendamment des curages périodiques, le préfet pourra, sur l'avis des ingénieurs, en ordonner d'extraordinaires pour les portions des cours d'eau soumises au présent règlement qui seront jugées en avoir besoin.

Art. 4. — *Définition et limites des curages.* — Le curage comprendra les travaux nécessaires pour ramener les différentes parties des cours d'eau à leurs largeurs et à leurs profondeurs naturelles.

En cas de difficultés, ces largeurs et profondeurs pour les diverses parties des cours d'eau et fossés, ainsi que les dimensions des digues existantes et de celles qu'il y aurait lieu d'établir à l'aide du produit des curages, seront reconnues et constatées par des arrêtés du préfet, sur la proposition des ingénieurs, après enquête de quinze jours dans chacune des communes intéressées.

Art. 5. — *Faucardements.* — Indépendamment des curages, un faucardement général sera fait une fois tous les ou plus souvent, si cela est reconnu nécessaire.

Les usiniers pourront d'ailleurs être autorisés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs, à exécuter à leurs frais des faucardements locaux aux abords de leurs usines.

Art. 6. — *Rédaction des projets.* — Les projets des travaux de curage et de faucardement seront rédigés par les ingénieurs et soumis à l'approbation du préfet.

Sous la réserve de la faculté attribuée aux riverains par l'art. 7, les travaux seront exécutés à l'entreprise au rabais, après adjudication publique, ou en régie.

Art. 7. — *Délais d'exécution.* — Le maire de chaque commune fera connaître, par voie de publications et d'affiches, dix jours au moins à l'avance, le délai pendant lequel les riverains auront la faculté d'exécuter eux-mêmes les travaux prescrits au droit de leurs propriétés.

A l'expiration de ce délai, un procès-verbal de récolement constatera les travaux exécutés par chaque riverain, avec leur évaluation en argent au prix de l'adjudication ou du projet. Ce procès-verbal sera dressé par un agent de l'administration, en présence des intéressés et du maire, ou eux dûment convoqués.

Les travaux non exécutés seront faits ou terminés, soit par l'entrepreneur adjudicataire, soit en régie, ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 8. — *Surveillance et réception des travaux.* — Les travaux seront exécutés sous la direction des ingénieurs. Ils seront reçus par un agent de l'administration, après convocation des maires de chaque commune.

Art. 9. — *Recouvrement des dépenses.* — Les travaux exécutés par application du dernier paragraphe de l'art. 7, et tous autres exécutés d'office, feront l'objet de rôles dressés par les ingénieurs, d'après les bases indiquées à l'article 2, et rendus exécutoires par le préfet. Le recouvrement s'en opérera comme en matière de contributions directes.

Pour les riverains qui auraient usé de la faculté qui leur est réservée par l'art. 7, on déduira de leurs taxes l'évaluation des travaux par eux exécutés; mais, dans le cas ou l'évaluation des dits travaux excéderait leur part contributive, il ne leur sera rien restitué.

TITRE II. — RÉPRESSION DES CONTRAVENTIONS.

Art. 10. — Les contraventions au présent règlement seront constatées au moyen de procès-verbaux dressés par les gardes-rivières et par tous autres agents de l'autorité ayant qualité à cet effet.

Ces procès-verbaux seront affirmés, dans les trois jours de leur date, devant le maire ou le juge de paix, soit de la résidence de l'agent, soit du lieu de la contravention. Ils seront visés pour timbre et enregistrés en débet, dans un délai de quatre jours après l'affirmation, et déférés aux juridictions compétentes. Copie de chaque procès-verbal sera remise par l'agent qui l'aura dressé au maire de la com-

mune, et notifiée par celui-ci au contrevenant, avec sommation, s'il y a lieu, de faire cesser immédiatement le dommage.

Art. 11. — Des expéditions du présent arrêté seront adressées à l'ingénieur en chef, aux sous-préfets et aux maires chargés d'assurer, chacun en ce qui le concerne, l'exécution des dispositions prescrites.

4. *Modèle d'acte d'association syndicale autorisée pour l'exécution des travaux de curage des cours d'eau non navigables ni flottables, par application de la loi du 21 juin 1865; modèle annexé à la circulaire du 13 décembre 1878.*

Art. 1. — *Objet et siège de l'association.* — Les propriétaires de terrains bâtis ou non bâtis et d'usines hydrauliques, que renferme le périmètre tracé sur le plan annexé au présent acte et dont les noms figurent sur l'état qui accompagne ce plan, sont réunis en association syndicale autorisée pour exécuter les travaux de curage et de faucardement de la rivière de depuis jusqu'à des dérivations, des bras de décharge et des fossés d'assainissement ouverts dans un intérêt général, qui dépendent de cette rivière, ainsi que de ses affluents ci-après désignés :

L'objet de l'association comprend aussi, dans les conditions prévues à l'art. 26, les travaux d'amélioration des cours d'eau ci-dessus indiqués.

Le siège de l'association est fixé à

TITRE Ier. — ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ET SYNDICAT.

Art. 2. — *Composition de l'assemblée générale.* — L'assemblée générale se compose des différents propriétaires d'usines hydrauliques et des propriétaires de terrains possédant au moins de superficie ou de bâtiments payant une contribution foncière de

Les propriétaires de parcelles ayant une superficie inférieure au minimum ci-dessus fixé peuvent se réunir pour se faire représenter à l'assemblée générale par un ou plusieurs d'entre eux, en nombre égal au nombre de fois que le minimum d'intérêt se trouve compris dans leurs propriétés réunies. Les propriétaires de bâtiments payant une contribution foncière inférieure au minimum fixé jouissent du même avantage.

Chaque propriétaire de terrains et bâtiments a droit à autant de voix qu'il possède de fois le minimum ci-dessus fixé, sans que toutefois ce nombre puisse dépasser *cinq*.

Le nombre de voix attribué à l'ensemble des usines est de ; il est réparti comme il suit, proportionnellement à leur importance :

Usine de

Usine de

. . . .

. . . .

Art. 3. — *Convocations de l'assemblée générale.* — Les convocations à l'assemblée générale se font collectivement dans chaque commune par voie de publications et d'affiches à la porte de la mairie et dans un autre lieu apparent.

L'assemblée générale est valablement constituée lorsque le nombre des voix représentées est au moins égal à la moitié plus une du total des voix de l'association. Néanmoins, lorsque cette condition n'est pas remplie dans une première réunion, une seconde convocation est faite à quinze jours au moins d'intervalle, et l'assemblée délibère alors valablement, quel que soit le nombre des voix représentées.

Les délibérations sont prises à la majorité.

Art. 4. — *Représentation à l'assemblée générale.* — Les propriétaires de terrains et bâtiments peuvent se faire représenter à l'assemblée générale par des fondés de pouvoirs, sans que le même fondé de pouvoirs puisse être porteur de plus de mandats, ni disposer d'un nombre de voix supérieur au maximum déterminé par le troisième paragraphe de l'art. 2.

Les propriétaires d'usines hydrauliques ont aussi le droit de se faire représenter par des fondés de pouvoirs, qui ne peuvent être porteurs de plus de mandats.

Nul ne peut représenter à la fois, dans l'assemblée générale, un usinier et un ou plusieurs propriétaires de terrains ou bâtiments.

Les fondés de pouvoirs doivent être eux-mêmes membres de l'association. Toutefois, les fermiers et locataires d'usines, que les propriétaires auraient délégués, sont exemptés de cette condition.

Art. 5. — *Attributions de l'assemblée générale.* — L'assemblée générale nomme les syndics chargés de l'administration de l'association.

Dans le cas où l'assemblée générale, après deux convocations, ne se serait pas réunie ou n'aurait pas procédé à l'élection des syndics, ceux-ci sont nommés par le préfet, conformément à l'art. 22 de la loi du 21 juin 1865.

L'assemblée générale vote les emprunts qui, soit par eux-mêmes, soit réunis au chiffre des emprunts déjà votés, dépassent la somme de

Art. 6. — *Nomination et composition du syndicat.* — Le syndicat se compose de membres nommés comme il est dit à l'art. 5, savoir :

Parmi les propriétaires de terrains et bâtiments.

Parmi les propriétaires d'usines hydrauliques et locataires par eux délégués sans préjudice du droit, soit pour le préfet,

en cas de subvention fournie par l'Etat ou par une commune, soit pour la commission départementale, en cas de subvention accordée par le département, de nommer conformément à l'art. 23 de la loi du 21 juin 1865, un nombre de syndics proportionné à la part que la subvention représente dans l'ensemble de l'entreprise.

Il est en outre élu, dans chaque catégorie, *un* syndic suppléant qui siège en cas d'absence d'un des syndics titulaires de la catégorie correspondante.

Art. 7. — *Durée des fonctions des syndics et renouvellements périodiques.* — Les fonctions des syndics nommés comme il est dit à l'art. 5 durent neuf ans. Cependant, à la fin de la troisième et de la sixième année, les syndics nommés pour la première fois sont renouvelés par tiers, chacun dans la catégorie d'intéressés à laquelle il appartient.

Lors des deux premiers renouvellements, les membres sortants sont désignés par le sort. A partir de la neuvième année et de trois en trois ans, les membres sortants sont désignés par l'ancienneté.

Les syndics sont indéfiniment rééligibles et continuent leurs fonctions jusqu'à leur remplacement.

Art. 8. — *Remplacements partiels.* — Tout syndic nommé comme il est dit à l'art. 5, qui sans motif reconnu légitime aura manqué à trois réunions consécutives, peut être déclaré démissionnaire par le préfet, sur la demande de la majorité absolue des membres du syndicat.

Le syndic qui viendrait à décéder, ou qui aurait cessé de satisfaire aux conditions d'éligibilité qu'il remplissait lors de sa nomination, sera remplacé à l'époque du plus prochain renouvellement.

Les fonctions du syndic ainsi élu ne durent que le temps pendant lequel le membre remplacé serait encore lui-même resté en fonctions.

Art. 9. — *Elections du directeur et du directeur adjoint; nomination du secrétaire.* — Les syndics élisent, tous les trois ans, l'un d'eux pour remplir les fonctions de directeur et, s'il y a lieu, un adjoint qui remplace le directeur en cas d'absence ou d'empêchement.

Le directeur et l'adjoint sont toujours rééligibles. Ils conservent leurs fonctions jusqu'à leur remplacement.

Le syndicat nomme aussi un secrétaire, soit parmi ses membres, soit en dehors. La durée des fonctions du secrétaire n'est pas limitée; il peut être remplacé à toute époque par le syndicat.

Art. 10. — *Fonctions du directeur.* — Le directeur est chargé de la surveillance générale des intérêts de la communauté et de la conservation des plans, registres et autres papiers relatifs à l'administration des travaux.

Il représente l'association en justice, quand une délibération du syndicat l'a expressément autorisé à cet effet.

En cas d'absence ou d'empêchement, il est remplacé par le directeur adjoint et, à défaut de celui-ci, par le plus âgé des membres du syndicat.

Art. 11. — *Réunions du syndicat.* — Le syndicat fixe le lieu de ses réunions.

Il est convoqué et présidé par le directeur.

Il se réunit toutes les fois que les besoins du service l'exigent, soit en vertu de l'initiative du directeur, soit sur la demande du tiers au moins des syndics, soit sur l'initiative du préfet.

Art. 12. — *Délibérations du syndicat.* — Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Les délibérations du syndicat sont valables, lorsque, tous les membres ayant été convoqués par lettres à domicile, plus de la moitié y a pris part.

Néanmoins lorsque, après deux convocations faites à quinze jours d'intervalle et dûment constatées sur le registre des délibérations, les syndics ne se sont pas réunis en nombre suffisant, la délibération prise après la deuxième convocation est valable, quel que soit le nombre des membres présents.

Les délibérations sont inscrites, par ordre de date, sur un registre coté et parafé par le président. Elles sont signées par les membres présents à la séance ou portent mention des motifs qui les ont empêchés de signer.

Tous les intéressés ont droit de prendre communication sans déplacement de ces délibérations.

Art. 13. — *Fonctions du syndicat.* — Le syndicat est chargé :

1° De nommer les agents auxquels sera confiée la rédaction des projets ainsi que l'exécution et la surveillance des travaux; de fixer le traitement de ces agents;

2° De faire rédiger les projets, de les discuter et de statuer sur le mode à suivre pour leur exécution ;

3° De passer les marchés et adjudications et de veiller à ce que toutes les conditions en soient accomplies;

4° De surveiller l'exécution des travaux ;

5° De voter le budget annuel ;

6° De dresser les rôles des taxes à imposer aux membres de l'association;

7° De délibérer sur les emprunts qui peuvent être nécessaires à l'association.

Ces emprunts devront être votés par l'assemblée générale dans le cas prévu par l'art. 5. Dans tous les cas, ils seront autorisés par l'administration supérieure ou par le préfet, suivant qu'ils porteront ou non à plus de 50,000 fr. la totalité des emprunts de l'association ;

8° De contrôler et de vérifier les comptes présentés annuellement par le directeur et par le receveur de l'association ;

9° D'autoriser toutes actions devant les tribunaux judiciaires ou administratifs ;

10° De veiller à ce que les conditions imposées pour l'établissement des barrages et des prises d'eau soient strictement observées ; de provoquer au besoin la répression des infractions aux lois et règlements qui régissent la police des cours d'eau ;

11° Enfin de donner son avis et de faire des propositions sur tout ce qu'il croira utile aux intérêts de l'association.

A défaut par le syndicat de remplir les fonctions dont il est chargé, le préfet rapportera, s'il y a lieu, et après mise en demeure, l'arrêté autorisant l'association, et ce sans préjudice des mesures prescrites aux art. 24 et 25.

TITRE II. — CURAGES ORDINAIRES ET EXTRAORDINAIRES. — FAUCARDEMENTS. — EXÉCUTION DES TRAVAUX.

Art. 14. — *Époques des curages.* — Il sera effectué tous les ans, aux époques qui seront fixées par le syndicat, un curage à vieux fonds et à vieux bords des cours d'eau et fossés désignés à l'art. 1.

L'association est également tenue de faire exécuter les curages extraordinaires qui seraient ordonnés par le préfet, après avoir entendu le syndicat et pris l'avis des ingénieurs, sur les portions des cours d'eau et fossés qui seraient jugées en avoir besoin.

Art. 15. — *Définition et limites des curages.* — Le curage comprendra les travaux nécessaires pour ramener les différentes parties des cours d'eau à leurs largeurs et à leurs profondeurs naturelles.

En cas de difficultés, ces largeurs et ces profondeurs pour les diverses parties des cours d'eau et fossés, ainsi que les dimensions des digues existantes et de celles qu'il y aurait lieu d'établir à l'aide du produit des curages, seront reconnues et constatées par des arrêtés du préfet, après enquête de quinze jours dans chacune des communes intéressées, sur le rapport des ingénieurs et l'avis du syndicat.

Art. 16. — *Faucardements ordinaires, extraordinaires et locaux.* — Indépendamment des curages, un faucardement général sera fait une fois tous les   , sans préjudice des faucardements extraordinaires qui pourront avoir lieu dans les conditions prescrites par le deuxième paragraphe de l'art. 14.

Les usiniers pourront d'ailleurs être autorisés par le préfet, sur l'avis du syndicat, à exécuter à leurs frais des faucardements locaux aux abords de leurs usines.

Art. 17. — *Rédaction des projets de curages et de faucardements.* — Les projets de curages et de faucardements sont rédigés par les agents désignés par le syndicat. Ils sont soumis à l'examen des ingénieurs et à l'approbation du préfet.

Sous la réserve de la faculté attribuée aux riverains par l'art. 18, les travaux seront exécutés à l'entreprise au rabais, après adjudication publique, ou en régie.

Art. 18. — *Délais d'exécution des travaux par les riverains.* — Le syndicat fera connaître dans chaque commune, par voie de publications et d'affiches, dix jours au moins à l'avance, le délai pendant lequel les riverains auront la faculté d'exécuter eux-mêmes les travaux prescrits au droit de leurs propriétés.

A l'expiration de ce délai, un procès-verbal de récolement constatera les travaux exécutés par chaque riverain, avec leur évaluation en argent au prix de l'adjudication ou du projet. Ce procès-verbal sera dressé par un homme de l'art, sous l'autorité du syndicat, les intéressés dûment convoqués.

Les travaux non exécutés seront faits ou terminés, soit par l'entrepreneur adjudicataire, soit en régie, ainsi qu'il est dit à l'art. 17.

Art. 19. — *Obligations des riverains.* — Les riverains sont tenus de receper et d'enlever tous les arbres, buissons et souches qui forment saillies sur les berges délimitées comme il est dit à l'art. 15, ainsi que toutes les branches qui, en baignant dans les eaux, nuiraient à leur écoulement.

Ils devront supporter le dépôt et l'emploi sur leurs terrains des matières provenant du curage, dans les conditions prévues aux projets approuvés. Les matières restées sans emploi sont laissées à leur disposition, sous la défense expresse de les rejeter dans les cours d'eau.

Art. 20. — *Passage sur les propriétés riveraines.* — Les riverains devront livrer passage sur leurs terrains, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, aux membres du syndicat, aux fonctionnaires et agents dans l'exercice de leurs fonctions, ainsi qu'aux entrepreneurs et aux ouvriers chargés du curage.

Ces mêmes personnes ne pourront toutefois user du droit de passage sur les terrains clos qu'après en avoir prévenu préalablement le propriétaire.

En cas de refus, elles requerront l'assistance du maire de la commune.

Elles seront d'ailleurs responsables de tous les dommages et délits commis par elles ou par leurs ouvriers.

Le droit de passage devra s'exercer, autant que possible, en suivant la rive des cours d'eau.

Art. 21. — *Obligations des usiniers.* — Les propriétaires et usagers des barrages devront tenir leurs vannes ouvertes, tant pour l'exécution que pour la réception des travaux, pendant les jours et heures qui seront fixés par

un arrêté préfectoral pris à la demande du syndicat et sur l'avis des ingénieurs.

Art. 22. — *Obstacles à l'écoulement des eaux.* — Le syndicat signalera au préfet les barrages fixes ou mobiles qui ne seraient pas établis en vertu d'un titre régulier, les ponts ou passerelles dont le débouché serait insuffisant, enfin les autres ouvrages dont l'enlèvement paraîtrait nécessaire pour assurer le libre écoulement des eaux.

Art. 23. — *Surveillance et réception des travaux.* — Les travaux seront surveillés par les membres du syndicat, les agents chargés de la rédaction des projets et les *gardes-rivières*.

Ils seront reçus par deux membres désignés par le syndicat et en présence d'un agent du service hydraulique.

Art. 24. — *Travaux ordonnés d'office par le préfet.* — L'association sera tenue de supporter les frais des travaux dont l'exécution serait ordonnée d'office par le préfet, conformément à l'art. 25 de la loi du 21 juin 1865, pour obvier aux conséquences nuisibles à l'intérêt général que pourrait avoir l'interruption ou le défaut d'entretien des travaux qui font l'objet de l'association.

Art. 25. — *Travaux urgents.* — Les travaux d'urgence pourront être exécutés immédiatement et d'office par ordre du directeur, à la condition d'en rendre compte immédiatement au préfet, qui suspendra, s'il y a lieu, l'exécution de ces travaux après avis des ingénieurs.

Rentreront aussi dans les dépenses de l'association les frais des travaux urgents dont l'exécution serait ordonnée, à défaut du directeur, par le préfet sur l'avis des ingénieurs.

TITRE III. — TRAVAUX D'AMÉLIORATION.

Art. 26. — *Travaux d'amélioration.* — Si, pour procurer le libre écoulement des eaux, il est nécessaire d'entreprendre des travaux d'approfondissement, de redressement et de régularisation, les projets de ces travaux, ainsi que le plan périmétral et l'état des propriétaires appelés à y concourir, dressés par les soins du syndicat et vérifiés par les ingénieurs, seront approuvés par le préfet, après avoir été soumis à une enquête dans les formes prescrites par le décret du 17 novembre 1865 (art. 3 et suivants).

Dans le cas où les travaux exigeront des expropriations, l'exécution de ces projets ne pourra être autorisée que par un décret qui déclarera l'utilité publique des travaux, conformément à l'art. 18 de la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales.

L'exécution de ces projets, la mission de poursuivre, s'il y a lieu, les expropriations nécessaires et la répartition des dépenses seront dans les attributions du syndicat, comme les travaux de simple curage.

TITRE IV. — BUDGET ET RÉPARTITION DES DÉPENSES.

Art. 27. — *Budget annuel.* — A la fin de chaque année, après la vérification des travaux, le directeur rédige un projet de budget qui est déposé pendant quinze jours à la mairie de chacune des communes intéressées. Ce dépôt est annoncé par affiches et publications, et chaque intéressé est admis à présenter ses observations.

Le projet de budget, accompagné d'un rapport explicatif et de l'avis des ingénieurs, est envoyé au préfet; il est ensuite soumis à l'approbation du syndicat, pour être voté par lui comme il est dit à l'art. 13.

Les dettes obligatoires et exigibles, qui auraient été omises dans le projet de budget, pourront être inscrites d'office par le préfet, après mise en demeure préalable adressée au syndicat.

Art. 28. — *Bases de la répartition des dépenses.* — Aussitôt après la constitution de l'association, le syndicat complète l'état joint au plan périmétral, dont il est question à l'art. 1, en indiquant la proportion dans laquelle chaque intéressé doit contribuer aux dépenses de l'association. Cet état est soumis à une enquête dans les formes prescrites par le premier paragraphe de l'art. 27.

Dans la huitaine de la clôture de cette enquête, le syndicat est appelé à exprimer son avis sur les observations qui auront pu être produites. L'état rectifié, s'il y a lieu, est soumis à l'approbation du préfet, sauf recours des intéressés devant le conseil de préfecture lors du recouvrement annuel des taxes.

Les formalités précédemment établies seront observées toutes les fois que, par suite de changements survenus dans l'état des lieux, le syndicat devra modifier les bases primitives de répartition.

Art. 29. — *Répartition des dépenses.* — La construction et l'entretien des ouvrages régulateurs des retenues d'eau resteront à la charge des propriétaires des barrages.

Les dépenses de curage et de faucardement, ainsi que les frais généraux de l'association, seront, sauf les droits et servitudes contraires, réparties entre les différents membres proportionnellement aux bases fixées comme il est dit à l'article précédent, de manière que la quotité des contributions de chaque imposé soit toujours relative au degré d'intérêt qu'il aura aux travaux qui devront s'effectuer.

Quant aux riverains qui auraient usé de la faculté qui leur est réservée à l'art 18, l'évaluation des travaux qu'ils auraient exécutés eux-mêmes est déduite du montant de leurs taxes. Dans le cas où l'évaluation desdits travaux excéderait leur part contributive, il ne leur est rien restitué.

TITRE V. — COMPTABILITÉ ET RECOUVREMENT DES TAXES.

Art. 30. — *Recouvrement des taxes.* — Le recouvrement des taxes est fait, soit par un receveur spécial choisi par le syndicat et agréé par le préfet, soit par un percepteur des contributions directes de l'une des communes de la situation des lieux, nommé par le préfet sur la proposition du syndicat, le trésorier payeur général entendu.

Art. 31. — *Cautionnement et remises du percepteur.* — S'il y a un receveur spécial, le montant de son cautionnement et la quotité de ses remises sont déterminés par le syndicat, sauf l'agrément du préfet.

Si le receveur est percepteur des contributions directes, son cautionnement et ses remises ne peuvent être fixés par le préfet, sur la proposition du syndicat, qu'avec l'assentiment du trésorier payeur général, et, en cas de désaccord, par le ministre des finances.

Art. 32. — *Rédaction des rôles.* — Les rôles préparés par le receveur et dressés par le syndicat sont affichés pendant huit jours à la porte de la mairie de chaque commune intéressée; ils sont rectifiés, s'il y a lieu, par le syndicat et rendus exécutoires par le préfet, qui fixe les époques des payements à faire par les contribuables.

Art. 33. — *Publication et recouvrement des rôles.* — La publication et le recouvrement des rôles s'opèrent comme en matière de contributions directes.

Le receveur est responsable du défaut de payement des taxes dans le délai fixé par les rôles, à moins qu'il ne justifie de poursuites faites contre les contribuables en retard.

Art. 34. — *Acquit des mandats.* — Les payements d'à-compte pour les travaux exécutés sont effectués par le receveur en vertu de mandats du directeur, d'après les états de situation dressés par les agents du syndicat et visés par le syndic délégué à cet effet. Pour les payements définitifs, il est en outre produit un procès-verbal dressé comme il est dit à l'art. 23.

Le receveur acquitte aussi les mandats qui, à défaut du directeur, seraient délivrés par le préfet, soit pour le payement des dépenses faites conformément à ses ordres en vertu des art. 24 et 25, soit pour l'acquittement des dettes obligatoires et exigibles qu'il aurait inscrites d'office au budget, conformément à l'art 27.

Art. 35. — *Vérification des comptes du receveur.* — Le receveur rend compte annuellement au syndicat, avant le 15 avril, des recettes et des dépenses qu'il a faites pour l'année précédente.

Il ne lui est pas tenu compte des payements qui ne sont pas régulièrement justifiés.

S'il y a un receveur spécial, le syndicat vérifie le compte annuel, l'arrête provisoirement et l'adresse au préfet pour être soumis au conseil de préfecture.

Si le receveur est percepteur des contributions directes, son compte, vérifié par le receveur des finances et certifié exact dans ses résultats, est soumis au syndicat, puis vérifié sur pièces par le même receveur des finances, qui l'adresse au préfet pour être soumis au conseil de préfecture.

Art. 36. — *Vérification de la caisse du receveur.* — Le directeur vérifie, lorsqu'il le juge convenable, la situation de la caisse du receveur, qui est tenu de lui communiquer toutes les pièces de la comptabilité.

TITRE VI. — GARDES-RIVIÈRES.

Art. 37. — *Gardes-rivières.* — Il peut être institué par le syndicat, conformément à la loi du 20 messidor an III, art. 4, un ou plusieurs gardes-rivières chargés de constater par des procès-verbaux les délits et les contraventions aux lois et règlements sur la police des cours d'eau.

Ces gardes sont commissionnés par le sous-préfet; ils prêtent serment devant le tribunal de leur arrondissement.

Ils visitent fréquemment la partie des cours d'eau commise à leur garde.

Ils tiennent un registre coté et parafé par le directeur du syndicat; ils y mentionnent tous les faits reconnus dans leurs tournées et particulièrement les délits et contraventions qu'ils ont constatés.

Ce registre doit être représenté à toute réquisition des membres et agents du syndicat et des ingénieurs. Il est visé au moins une fois chaque mois par le directeur.

Les gardes se rendent aux réunions du syndicat, quand ils y sont appelés, pour rendre compte de leur service et recevoir les instructions nécessaires. Ils font d'ailleurs connaître au directeur toutes les entreprises qui sont faites sur les cours d'eau confiés à leur surveillance, ainsi que les changements qui peuvent être apportés aux ouvrages régulateurs des usines.

5. *Mesures de police; extrait du modèle d'arrêté préfectoral annexé à la circulaire du ministre des travaux publics du 21 juin* 1878.

On trouvera au mot *Rivières non navigables ni flottables,* tout ce qui est relatif aux mesures de police; aussi ne reproduirons-nous ici que celles qui ont spécialement trait aux travaux de curage et qui sont inscrites dans le modèle d'arrêté préfectoral pour la police des cours d'eau non navigables, modèle annexé à la circulaire du 21 juin 1878.

Art. 1. — *Obligations des riverains.* — Les riverains sont tenus de receper et d'enlever

tous les arbres, buissons et souches qui forment saillie sur les berges des cours d'eau, et toutes les branches qui, en baignant dans les eaux, nuiraient à leur écoulement.

Art. 2. — *Produits des curages.* — Les riverains sont assujettis à recevoir sur leurs terrains les matières provenant des curages faits au droit de leurs propriétés et à enlever les dépôts qui pourraient nuire à l'écoulement des eaux.

Art. 3. — *Passage sur les propriétés riveraines.* — Les riverains sont tenus de livrer passage sur leurs terrains, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, aux fonctionnaires et agents dans l'exercice de leurs fonctions, ainsi qu'aux entrepreneurs et ouvriers chargés du curage.

Ces personnes ne pourront toutefois user du droit de passage sur les terrains clos qu'après en avoir préalablement prévenu les riverains.

En cas de refus, elles requerront l'assistance du maire de la commune. Elles seront d'ailleurs responsables de tous les dommages et délits commis par elles ou par leurs ouvriers.

Le droit de passage devra s'exercer, autant que possible, en suivant la rive des cours d'eau.

Art. 8. — Les usiniers et usagers des barrages devront tenir leurs vannes ouvertes, tant pour l'exécution que pour la réception des travaux de curage, pendant les jours et heures qui seront fixés par des arrêtés préfectoraux pris sur l'avis des ingénieurs.

Jurisprudence en matière de curage; Questions diverses.

1. *Absence d'ancien règlement ou d'usage local; excès de pouvoirs des préfets.* — Un préfet ne peut pas faire pour le curage d'un cours d'eau non navigable ni flottable un règlement permanent, contenant des dispositions relatives à l'élargissement, à l'ébergement, au redressement du cours d'eau, à l'enlèvement des déblais, et prescrivant l'ouverture sans indemnité des vannes des usines pendant un certain délai. (Un tel règlement excède la limite des pouvoirs que les préfets tiennent en cette matière des lois des 12-20 août 1790 et 14 floréal an XI, ainsi que des décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861, et il porte atteinte aux droits des riverains.) — 12 avril 1866, 13 décembre 1872.

2. *Définition des usages locaux et anciens règlements.* — « Par anciens règlements, dit M. de Passy, on doit entendre ceux qui résultent d'arrêts de l'ancien conseil d'Etat, d'arrêts de règlement des parlements, d'ordonnances d'intendants, d'ordonnances royales, de décrets, d'arrêtés préfectoraux et de tous autres actes de l'autorité publique ou de ses délégués, pourvu qu'ils soient antérieurs à la loi du 14 floréal an XI; et les usages locaux doivent être l'expression de coutumes locales, constatées par des documents authentiques, et non le résultat d'une seule opération de curage, alors même qu'elle aurait été effectuée antérieurement à la loi du 14 floréal an XI. » — Si un règlement ancien contient des dispositions inapplicables sous la législation actuelle, telles que la peine d'une amende arbitraire, ces dispositions doivent demeurer sans effet, mais elles n'enlèvent pas au règlement sa force exécutoire dans les dispositions qui ne sont point en contradiction avec le droit nouveau. — 25 mars 1846.

3. *Le préfet ne peut ordonner des travaux de redressement ou de rectification.* — Les travaux qui ont pour but, non un simple curage, mais l'élargissement d'un cours d'eau, doivent être précédés des formalités relatives à l'expropriation. — 1er décembre 1859.

— Il n'appartient au préfet de prescrire l'élargissement d'un cours d'eau qu'en procédant à l'égard des propriétaires riverains conformément à la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation. Doit être annulé pour excès de pouvoir l'arrêté préfectoral qui ne se borne pas à prescrire le curage à vieux fond et à vifs bords d'une rivière non navigable, mais qui fixe pour cette rivière des dimensions uniformes excédant les limites naturelles. — 30 novembre 1862, 9 février 1872, 17 juillet 1862, 14 mars 1873, 13 mai 1876.

Les travaux ayant pour but de ramener les eaux d'une rivière non navigable dans le lit qu'elles ont depuis longtemps cessé d'occuper constituent un redressement et non un simple curage de la rivière. — Si, à cette occasion, un riverain réclame une indemnité comme propriétaire des terrains formant l'ancien lit abandonné par les eaux, et si l'administration soutient que l'ancien lit n'était pas susceptible d'une possession privée, il appartient à l'autorité judiciaire de statuer sur cette question de propriété. — 3 juin 1858.

Doit être annulé pour excès de pouvoirs, un arrêté préfectoral qui, sans avoir fait procéder à la reconnaissance contradictoire des anciennes limites d'un cours d'eau, a mis un particulier en demeure d'agrandir à ses frais les dimensions d'un aqueduc servant au passage des eaux dans la traverse de sa propriété. — 16 décembre 1858.

Quand le curage d'un cours d'eau non navigable doit entraîner la destruction d'ouvrages anciens et l'enlèvement d'une partie de la propriété riveraine, il y a lieu de procéder conformément à la loi du 3 mai 1841. — 2 décembre 1858.

S'il appartient à l'administration d'assurer le libre écoulement des eaux et de prendre les mesures nécessaires pour pourvoir à l'exécution, à l'entretien et à la surveillance des

travaux de curage des cours d'eau non navigables ni flottables, il ne peut lui appartenir d'imposer aux propriétés riveraines, hors des limites desdits cours d'eau, une servitude de passage et l'interdiction de planter ou de bâtir. — La servitude de marchepied établie par l'ordonnance de 1669 n'est pas applicable aux cours d'eau non navigables ni flottables. — 15 décembre 1853.

4. *Constatation des limites des cours d'eau.* — Le droit de l'administration de faire procéder au curage des cours d'eau non navigables emporte virtuellement le droit de reconnaître et de constater les limites des vieux bords et vieux sol de ces cours d'eau; mais si les agents de l'administration ont méconnu, dans l'exercice de cette attribution, les droits de propriété des riverains, ceux-ci peuvent former devant le conseil d'Etat un recours pour excès de pouvoirs afin de faire prononcer la nullité de tout acte administratif qui aurait eu pour effet d'élargir le lit du cours d'eau, sans expropriation préalable accomplie dans les formes de la loi du 3 mai 1841. — 21 octobre 1871.

Le seul droit que possède l'administration est, non pas de donner l'alignement à suivre le long des cours d'eau, mais de constater *après enquête* les limites actuelles des cours d'eau; il faut prendre les mots limites actuelles dans le sens strict, et ne pas en faire l'équivalent de l'expression limites naturelles ou limites normales.

5. *Curage des fossés non naturels, fossés d'assainissement, etc.* — Un fossé qui sert uniquement à l'écoulement dans une rivière des eaux pluviales provenant des terres riveraines, ne saurait être considéré comme un cours d'eau non navigable auquel les dispositions de la loi du 14 floréal an XI, soient applicables; il appartient à l'administration municipale, en vertu des lois des 14 décembre 1789, des 16-24 août 1790, et du 18 juillet 1837, de prescrire l'enlèvement dans l'intérêt de la salubrité publique, des constructions nuisibles ou des matières pouvant donner naissance à des émanations insalubres. — 13 août 1867.

Une demande en décharge d'une taxe de curage, par le motif que le curage n'aurait pu être obligatoire que pour les cours d'eau naturels et non pour les canaux de dérivation creusés par la main de l'homme, a été rejetée parce que, d'après les usages locaux et les dispositions d'un arrêté réglementaire applicable au département, les canaux et rigoles aboutissant aux rivières pouvaient faire l'objet d'un curage ordonné par le préfet. — 20 août 1864.

La loi du 14 floréal an XI n'a eu pour objet que de pourvoir au curage des canaux et rivières non navigables. Elle n'est pas applicable aux fossés d'assainissement, de clôture ou de défense ou autres fossés creusés de main d'homme pour la vidange des eaux. — 19 février 1863, 8 février 1864.

Un ruisseau qui emprunte dans la plus grande partie de son cours le lit d'une rivière et forme un cours d'eau naturel et permanent donne lieu à des taxes de curage par application de la loi du 14 floréal an XI. Ce n'est pas un simple fossé d'assainissement, de défense ou de clôture d'une propriété, à l'entretien duquel il n'appartiendrait pas à l'administration de pourvoir. — 16 janvier 1861.

Un canal de dérivation creusé de main d'homme, mais qui sert à l'écoulement de toutes les eaux d'un ruisseau, à l'exclusion de l'ancien lit, constitue un cours d'eau non navigable ni flottable dont le curage peut être ordonné, conformément à la loi du 14 floréal an XI. Mais les riverains sont fondés à soutenir qu'en l'absence d'ancien règlement et d'usage local, le préfet ne peut mettre en entier à leur charge les frais de curage dudit canal, qui a été ouvert dans l'intérêt d'usines. — 24 novembre 1876.

Bien qu'un cours d'eau se trouve comblé depuis plusieurs années sur divers points de son parcours, si son existence est cependant suffisamment démontrée, le préfet, prescrivant le rétablissement du lit primitif, ne fait qu'user des pouvoirs qu'il tient de la loi du 14 floréal an XI. — 3 août 1877.

Le curage de fossés qui font partie d'un ensemble de fossés d'assainissement, destinés à conduire à une rivière les eaux provenant des infiltrations du bief d'un moulin, rentre dans les opérations prescrites par la loi du 14 floréal an XI. — 3 août 1877.

Est entaché d'excès de pouvoir un arrêté préfectoral qui prescrit à un propriétaire de curer à ses frais un aqueduc pratiqué pour l'écoulement des eaux pluviales, et auquel les dispositions de la loi du 14 floréal an XI ne sont pas applicables. — Si le préfet auquel il appartenait, aux termes de la loi des 16-24 août 1790, de prendre les mesures nécessaires pour maintenir la circulation sur le chemin assaini par l'égout, pouvait ordonner le curage du fossé pratiqué pour l'écoulement des eaux, il ne pouvait, sans excéder la limite de ses pouvoirs, mettre à la charge du propriétaire les frais de cette opération, alors que ce dernier refusait de reconnaître qu'il fût tenu de les supporter, soit comme propriétaire du sol, soit en vertu d'une servitude grevant la propriété ; c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartenait de prononcer sur cette contestation. — 28 juillet 1869.

Lorsqu'un propriétaire soutient que la loi du 14 floréal an XI n'est pas applicable à un fossé d'égout créé de main d'homme, le préfet ne peut, sans excès de pouvoirs, trancher une question de propriété qui ne peut être résolue que par l'autorité judiciaire. — 6 mars 1869.

6. *L'enquête préparatoire n'est pas exigée par la loi de floréal an XI.* — Un arrêté préfectoral peut prescrire le curage d'un cours d'eau non navigable dans les conditions de la loi du 14 floréal an XI, sans faire procéder préalablement à une enquête. — 9 décembre 1864, 23 janvier 1864.

Il va sans dire, néanmoins, que l'administration agira toujours prudemment en procédant à une enquête préparatoire; dans le cas où le règlement de la rivière ordonne que les travaux de curage seront précédés d'une enquête, les propriétaires portés au rôle peuvent obtenir décharge de la taxe lorsque la formalité d'enquête n'a pas été remplie. — 4 mars 1858.

7. *Recours contre les arrêtés de curage.* — Les arrêtés de curage et les décisions ministérielles qui les confirment, ou les refus d'ordonner un curage, sont des mesures d'administration non susceptibles de recours contentieux. — On peut seulement en appeler du préfet au ministre. — 19 novembre 1868.

Les arrêtés sont toujours attaquables en conseil d'Etat pour excès de pouvoirs.

Un préfet et le ministre des travaux publics, en reconnaissant, sur la réclamation d'un riverain d'un cours d'eau non navigable que des travaux exécutés dans ce cours d'eau dépassent les limites d'un simple curage et constituent un élargissement aux dépens des propriétés riveraines, ne font qu'un acte d'administration non susceptible de recours contentieux de la part du syndicat qui a dirigé les travaux de curage. — 13 août 1867.

L'arrêté préfectoral prescrivant le curage d'un cours d'eau peut être attaqué devant le conseil d'Etat pour excès de pouvoir dans les trois mois de sa notification ou, s'il n'a pas été notifié, dans les trois mois de sa mise à exécution. — 17 juillet 1862, 8 février 1864.

Les conseils de préfecture sont compétents pour statuer sur les réclamations relatives aux taxes de curage et à la confection des travaux. — Mais il ne leur appartient pas de prononcer sur une demande ayant pour unique objet l'annulation, en ce qui concerne le réclamant, de l'arrêté préfectoral qui a ordonné le curage. — 12 février 1857.

8. *Dommages résultant de travaux de curage.* — Les travaux de curage régulièrement ordonnés sont des travaux publics et c'est devant le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, qu'il y a lieu de porter les demandes en réparation de dommages autres que ceux qui se traduisent par une dépossession. — 3 août 1877.

La demande en indemnité pour un terrain pris par un élargissement illégal relève de l'autorité judiciaire, 3 février 1851; l'autorité judiciaire est exclusivement compétente pour statuer sur toutes les questions de propriété et de possession, notamment en matière d'entreprises commises sur les cours d'eau. — *Cass.*, 30 juin 1869.

Un arrêté préfectoral relatif à des travaux de curage d'un cours d'eau non navigable ni flottable ayant été annulé pour excès de pouvoir, le requérant, riverain du cours d'eau, est fondé à soutenir qu'il n'est pas tenu de supporter le prix du curage exécuté en régie sur sa propriété et à demander d'abord le remboursement de ces frais, s'il les a payés, et ensuite une indemnité à raison des dommages matériels causés à sa propriété par lesdits travaux. — 15 mai 1869.

C'est au conseil de préfecture, sauf appel au conseil d'Etat, qu'il appartient de fixer le chiffre des indemnités *dues par l'État* à un propriétaire qui a éprouvé divers dommages par suite de l'exécution d'un arrêté préfectoral de curage que plus tard le conseil d'Etat a annulé pour excès de pouvoirs. — 13 mars 1872.

C'est donc l'Etat qui est responsable des irrégularités ou illégalités commises par le préfet, son représentant.

9. *Cas où les maires peuvent ordonner des curages.* — Le préfet peut déléguer au maire le droit qu'il tient de la loi, de réglementer la police et le curage des cours d'eau non navigables; par suite, l'arrêté municipal qui, en vertu de cette délégation, a enjoint, pour cause de salubrité publique, aux propriétaires riverains d'un cours d'eau situé sur son territoire, de curer immédiatement ce cours d'eau, chacun en droit soi, est légal et obligatoire, et les contraventions à cet arrêté doivent être réprimées par les peines de l'art. 471, n° 15, du Code pénal, peines que le tribunal de police est seul compétent pour prononcer. — *Cass.*, 23 janvier 1858.

Est légal l'acte d'un maire qui a ordonné et fait exécuter le curage d'un cours d'eau au nom d'une association syndicale et comme agent de l'administration désigné par le préfet, conformément au décret constitutif du syndicat, pour suppléer à l'inaction de celui-ci. — 6 février 1874.

Il y a contravention justiciable du tribunal de police dans le refus d'obéir à un arrêté municipal prescrivant le curage d'un ruisseau, dans l'intérêt de la salubrité publique. Le conseil de préfecture n'est compétent que pour les contestations relatives au recouvrement des rôles et à la confection des travaux. — *Cass.*, 23 mars 1865.

Un autre arrêt de la cour de cassation, du 17 mai 1862, avait dénié à un maire le droit d'ordonner un curage dans des circonstances ordinaires, alors que ni la salubrité ni la sécurité publique n'étaient immédiatement menacées.

C'est là la solution juridique qui doit seule

être acceptée et qui se justifie par les motifs suivants :

« En droit, il est de principe que la police des eaux, même quand il s'agit de rivières ou cours d'eau non navigables ou non flottables, est considérée, à raison de ses rapports avec l'agriculture, la salubrité et la fertilité des localités qu'ils traversent, comme un intérêt d'ordre général dont la réglementation est remise à l'administration préfectorale ; ce pouvoir, consacré en faveur de cette autorité par les lois du 22 décembre 1789, 12-20 août 1790, 14 floréal an XI, lui a été de nouveau et formellement reconnu par le décret-loi du 25 mars 1852, art. 1, tableau A, n° 51, et art. 4, tableau D, n° 5.

« Ce principe ne peut recevoir d'exception qu'au cas soit de délégation de ce droit aux maires par les préfets, soit à celui où des circonstances urgentes, telles que des fléaux calamiteux, exigent des mesures de police immédiates et temporaires. »

10. *Bases de répartition des dépenses; usages locaux.* — Aux termes de la loi du 14 floréal an XI, il doit être pourvu au curage des cours d'eau non navigables ni flottables, d'après les anciens règlements ou les usages locaux, tant qu'il n'est pas intervenu de règlement dans la forme d'un règlement d'administration publique. — Si l'instruction constate qu'il existe de temps immémorial un usage local en vertu duquel l'usinier est tenu de curer la rivière sur une certaine étendue, la délibération syndicale, qui réduit cette étendue, ne peut changer l'usage et, par suite, atténuer les obligations de l'usinier. — 31 décembre 1869.

— Lorsqu'un règlement d'administration a décidé que les frais du curage seront répartis suivant les proportions indiquées dans un procès-verbal d'expertise visé par cette ordonnance, un conseil de préfecture excède ses pouvoirs en mettant ces bases de côté pour adopter des propositions différentes résultant d'une nouvelle expertise. — 1er mars 1842.

Lorsque, d'après un ancien usage, les frais de curage sont supportés par les riverains, chacun au droit de soi, et qu'aucun règlement d'administration publique n'a modifié cet ancien usage, le préfet ne peut le modifier par un arrêté en décidant que tous les propriétaires intéressés, même non riverains, contribueront aux frais du curage ; les taxes, établies en vertu de cet arrêté, sont illégales. — 8 août 1873, 17 février 1848.

De même, lorsque d'après un usage ancien le curage doit être supporté par les seuls usiniers, un arrêté préfectoral ne peut en mettre une partie à la charge des riverains. — 26 novembre 1863.

La répartition, entre les riverains d'un cours d'eau non navigable, des frais de rédaction d'un projet de curage, doit être basée, non sur l'étendue des propriétés, mais sur le degré d'intérêt de chaque propriétaire à l'exécution des travaux. — 22 décembre 1863, 12 mars 1863.

Lorsqu'un barrage est hors d'état de fonctionner depuis plusieurs années, qu'il ne sert à rien et ne produit plus aucun remous, que par conséquent il n'a pas contribué à l'envasement de la rivière, le propriétaire de ce barrage doit être déchargé de la taxe à laquelle il a été imposé. — 13 mai 1862, 7 décembre 1860.

L'arrêté par lequel le préfet décide que toutes les terres comprises dans le périmètre d'une association syndicale contribueront au curage proportionnellement à leur étendue, sans être divisées en classes, ne fait pas obstacle à ce que les propriétaires puissent invoquer la loi du 14 floréal an XI pour être taxés eu égard à leur intérêt aux travaux. — 31 mars 1870.

Les propriétaires d'étangs traversés par une rivière sont tenus, par les règlements applicables à tous les riverains, au curage d'un chenal de parcours dans les dimensions réglementaires. — Cass. 15 avril 1864.

Lorsqu'un règlement antérieur à la loi du 14 floréal an XI a déterminé le mode de répartition des frais de curage d'une rivière non navigable, ce règlement ne peut être modifié que par une ordonnance royale et non par un arrêté préfectoral ou une décision ministérielle. — L'inexécution dans la partie inférieure d'un cours d'eau de curages précédemment prescrits, et le préjudice qui en résulte pour les propriétaires des fonds supérieurs, ne dispensent pas ces propriétaires d'être compris dans le rôle de répartition des frais d'un nouveau curage, sauf leur recours tel que de droit contre les riverains qui ont refusé d'exécuter les précédents curages. — 20 janvier 1843.

Les frais de curage des cours d'eau non navigables doivent être répartis entre les riverains lors même que leurs propriétés sont séparées du cours d'eau par un mur de clôture. — 28 novembre 1848.

A moins de dispositions contraires résultant de règlements anciens ou d'usages locaux, les propriétaires non riverains d'un cours d'eau non navigable ne peuvent être assujettis à participer aux frais du curage de ce cours d'eau. Par application de cette règle, décharge d'une taxe de curage est accordée au propriétaire de deux maisons séparées d'un cours d'eau par une rue communale et n'ayant aucun accès sur ce cours d'eau. — 29 décembre 1859, 28 mars 1860, 18 novembre 1853.

Le propriétaire d'une teinturerie qui déverse ses eaux dans un cours d'eau non navigable, mais qui n'en retire aucun profit, ne peut être imposé à raison de cette teinturerie aux taxes de curage qu'en qualité de propriétaire riverain déversant les eaux de son héritage dans le cours d'eau et eu égard au degré d'intérêt qu'il a aux travaux. — 20 février 1867.

Le conseil de préfecture, compétent en vertu de la loi du 14 floréal an XI pour statuer sur toutes les contestations relatives aux rôles de répartition des frais de curage et aux réclamations des imposés, méconnaît ses pouvoirs en refusant d'examiner si les bases de répartition établies par une ordonnance royale sont conformes à la loi. — 4 août 1876.

11. *Honoraires des rédacteurs des projets.* — Les frais et les honoraires qui peuvent être dus pour la rédaction des plans et projets relatifs au curage des rivières non navigables forment une partie intégrante des frais des travaux dudit curage. — Dès lors, il appartient au conseil de préfecture de connaître de la demande en payement de ces honoraires, formée par le rédacteur desdits plans, contre les propriétaires riverains, sur le refus de l'administration de dresser un rôle de répartition de cette dépense. — 9 août 1851, 7 décembre 1854, 18 novembre 1853.

12. *Répartition des frais de procès.* — Le propriétaire qui a plaidé et obtenu condamnation contre une association syndicale ne peut pas revendiquer le bénéfice de l'article 58 de la loi du 18 juillet 1837, aux termes duquel les parties ayant gagné un procès contre une commune ne sont pas passibles de charges ou contributions imposées pour l'acquittement des frais résultant de ce procès. — Les frais doivent être répartis entre tous les membres, sans exception, qui composent l'association syndicale. — 16 juin 1876, 23 février 1877.

13. *Propriétaire ayant refusé d'adhérer à une association syndicale régulière.* — Un propriétaire soutient qu'ayant refusé de faire partie d'une association syndicale pour le curage d'un ruisseau, il ne peut être tenu de contribuer aux frais des travaux exécutés en dehors de sa propriété, ni de payer une indemnité pour frais de déplacement et de vérification par les ingénieurs. — Recours rejeté. — Ce propriétaire ayant seul refusé de faire partie de l'association et la majorité des intéressés, représentant plus des deux tiers de la superficie des terrains, ayant donné leur adhésion aux travaux, l'association a été régulièrement autorisée par le préfet et c'est avec raison que le réclamant a été considéré comme en faisant partie : — Le réclamant n'avait pas exécuté convenablement les travaux dont il s'était chargé, et qu'un arrêté préfectoral avait déterminés ; dès lors, il y avait lieu de mettre à sa charge les frais de vérification des travaux par les ingénieurs et de faire procéder à leur achèvement en régie.

14. *Les riverains doivent être mis en demeure de curer par eux-mêmes.* — En l'absence d'un règlement ou d'un usage local qui l'y autorise, le préfet ne peut mettre à la charge des riverains les frais de curage d'un cours d'eau non navigable, sans les avoir préalablement mis en demeure de procéder eux-mêmes audit curage au droit de leur propriété ; par suite, un particulier imposé à des taxes de curage sans l'accomplissement préalable de cette formalité a le droit d'en être déchargé. — 18 janvier 1851, 6 mars 1869.

Lorsque les propriétaires ont été mis en demeure de déclarer dans un délai donné, s'ils entendaient exécuter les travaux par eux-mêmes et n'ont fait aucune déclaration, ils ne peuvent se refuser à payer en argent la portion de travaux mise à leur charge. — 26 mai 1864.

15. *Taxes, compétence, délai.* — Il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire d'interpréter le sens d'un engagement qui aurait été contracté entre deux propriétaires d'usines relativement aux frais de curage des biefs de leurs usines, lorsqu'une contestation sur la validité de cet acte s'élève entre eux. — 19 mars 1868.

C'est devant le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, que des intéressés doivent adresser leurs demandes en réduction de taxes auxquelles ils ont été imposés. — 25 avril 1868.

Le recouvrement des rôles de répartition des sommes nécessaires au payement des travaux de curage est assimilé à celui des contributions publiques. — Dès lors, les demandes en dégrèvement doivent, à peine de déchéance, être présentées dans les trois mois de la publication des rôles. — 2 juin 1864, 11 juin 1870, 11 mai 1872, 1er juin 1869.

Les particuliers imposés à des taxes de curage ne peuvent saisir le conseil de préfecture de leurs réclamations avant que les rôles aient été rendus exécutoires par les préfets et aient été publiés. — 13 septembre 1855, 27 mai 1857.

Une demande en dégrèvement ne peut être formée pour l'avenir. — 19 mai 1865.

Les particuliers imposés à des taxes de curage de cours d'eau peuvent se pourvoir, sans recourir au ministère d'un avocat, contre les arrêtés des conseils de préfecture relatifs à leurs réclamations ; mais leur recours doit être signé par un avocat s'il est dirigé contre un arrêté du préfet statuant sur les bases de la répartition des frais. — 18 mai 1858.

Le conseil de préfecture, compétent pour statuer sur les réclamations contre des taxes de curage, est seul compétent aussi pour décider si elles doivent avoir pour effet de suspendre, à l'égard des réclamants, l'exécution du rôle. En cette matière, les tribunaux ne sont appelés à connaître que de la régularité des actes de la procédure judiciaire intervenus pour les poursuites. — 9 décembre 1858.

Étant reconnu qu'un syndicat pour le curage et le faucardement d'une rivière n'a pas été régulièrement constitué, il est accordé décharge des taxes imposées à titre de frais généraux dudit syndicat, et restitution des sommes payées par le réclamant pour frais de poursuites. — Il n'est pas alloué de dépens en cette matière. — 30 mars 1870.

Une demande en décharge ou réduction peut être formée par lettre adressée au préfet, 7 avril 1876. En 1866, le conseil d'Etat en avait jugé autrement.

La réclamation d'un particulier contre la taxe à laquelle il a été imposé dans le rôle de répartition des frais de curage d'un cours d'eau, ne peut être portée devant le conseil d'Etat avant d'avoir été préalablement soumise au conseil de préfecture. — 5 août 1854.

Lorsque la perception de taxes assimilées aux contributions directes n'est pas nécessairement divisible par douzièmes, la réclamation d'un propriétaire imposé au rôle ne peut pas être déclarée non recevable comme n'étant pas accompagnée de la quittance des termes échus.

Un conseil de préfecture, saisi d'une demande en réduction de taxe de curage motivée sur ce que, par suite de changements survenus, il est nécessaire de remplacer, conformément à l'art. 2 de la loi du 14 floréal an XI, un ancien règlement par un règlement d'administration publique, doit se borner à déclarer que l'ancien règlement est seul applicable jusqu'à ce qu'il ait été modifié par l'autorité compétente. — 11 juillet 1867.

En matière de taxes de curage, une réclamation formée collectivement par plusieurs contribuables devant le conseil de préfecture, peut être considérée comme recevable. — 14 mars 1873. Cependant, le conseil d'Etat a jugé, le 23 novembre 1877, que pour des taxes supérieures à 30 francs, la demande collective n'était pas admissible, parce qu'aux termes de l'art. 28 de la loi du 21 avril 1832, tout contribuable doit adresser sa demande dans ce cas sur une feuille de papier timbré.

Les réclamations formées contre les taxes de curage étant assimilées par l'art. 4 de la loi du 14 floréal an XI aux réclamations en matière de contributions directes, il en résulte que le délai de trois mois, dans lequel la réclamation doit être formée, a pour point de départ la publication des rôles de répartition homologués et rendus exécutoires par le préfet ; d'où il suit que si cette formalité n'a pas été remplie, les contribuables sont fondés à soutenir qu'ils n'étaient par tenus de réclamer dans les trois mois à partir de la publication du travail préparatoire de la commission syndicale, et qu'ils ont satisfait à la loi en formant leurs demandes en décharge dans le délai de trois mois, à partir de la date des avertissements qui leur ont été adressés par le receveur du syndicat. — Une réclamation adressée au préfet, mais sans intention manifestée de saisir le conseil de préfecture, ne constitue pas une demande règulière en décharge. — 9 février 1872.

D

DATE.

C'est l'indication exacte du *temps* et du *lieu* où un acte a été fait, donné, du latin *datum*. Les anciennes pièces portent la mention « donné à..... le.... »

En matière civile comme en matière administrative, la date est une formalité importante, que trop de gens négligent et qui, cependant, est indispensable pour vérifier les faits, éviter les fraudes et fixer les limites des délais légaux ou réglementaires.

La constatation des dates auxquelles sont faites les notifications administratives en matière de travaux publics doit faire l'objet de l'attention des ingénieurs.

En matière civile, les actes sous seing privé n'ont de date contre les tiers que du jour où ils ont été enregistrés, du jour de la mort de celui ou de l'un de ceux qui les ont souscrits, ou du jour où leur substance est constatée dans les actes dressés par des officiers publics, tels que procès-verbaux de scellé ou d'inventaire. — Art. 1328 du Code civil.

Les actes notariés doivent être datés, et ce à peine de nullité.

DÉBACLES.

Bâcler, du latin *baculus*, signifie fermer un passage avec une barre ; bâcler un port est le fermer avec des chaînes.

La *débâcle* est la rupture subite des glaces qui, couvrant une rivière, en interrompaient le courant superficiel.

L'embâcle est, au contraire, l'obstruction d'un port ou d'une rivière ; ce terme est tombé en désuétude.

Quand des glaces sont accumulées sur un point d'une rivière et que la débâcle arrive, elles sont entraînées et leur masse solide, animée souvent d'une grande vitesse, exerce sur les rives, les digues et les ouvrages d'art, une puissance de destruction dont les résultats sont quelquefois terribles.

Nous rappellerons que dans ces dernières années on a heureusement combattu les dangers des débâcles en broyant et en émiettant par la dynamite les amoncellements de glaces.

Circulaire du directeur général des ponts et chaussées du 22 *janvier* 1838. — Déjà, une circulaire du 22 janvier 1838 avait recommandé le procédé qui consistait à faire éclater un pétard ou *marron* sous les glaces amoncelées qu'on veut briser.

La circulaire indique la composition du pétard et de la mèche et la manière d'opérer, toutes choses inutiles à reproduire ici.

Nous donnerons seulement les derniers paragraphes de la circulaire :

« Je vous invite, monsieur le préfet, à recommander immédiatement à MM. les ingénieurs de recourir, soit à ce moyen, soit à tel autre que les circonstances pourront leur suggérer partout où ils verront, au moment de la débâcle, quelque apparence des dangers que j'ai signalés.

Vous pourrez affecter aux dépenses que ces travaux occasionneront les ressources que vous offriront les premières distributions de fonds sur le budget ordinaire de 1838 (1re catégorie).

Je vous prie de donner sans délai communication de la présente à M. l'ingénieur en chef, et de me tenir informé des suites qu'aura le dégel sur les ouvrages exposés aux avaries, que l'objet de cette dépêche a pour but de prévenir autant que possible. »

DÉBET.

Le *débet* est la somme qu'un comptable reste devoir après l'apurement de ses comptes. C'est le conseil de préfecture ou la cour des comptes qui, suivant les cas, constituent le comptable en débet, en déclarant soit qu'il a payé indûment, soit qu'il a omis de percevoir une certaine somme.

Le comptable est tenu de rembourser avec les intérêts la somme pour laquelle il est constitué en débet.

Les procès-verbaux de grande voirie, de pêche, de police du roulage, etc., sont enregistrés en débet et les frais d'enregistrement ne sont payés par l'inculpé que lorsqu'un jugement l'a reconnu coupable.

DÉBOISEMENT.

Voir *Reboisement*.

DÉCENTRALISATION ADMINISTRATIVE.

De la centralisation. — On distingue deux sortes de centralisations : la *centralisation politique* et la *centralisation administrative*. La centralisation politique se produit, dit M. Batbie, « lorsqu'il s'établit un pouvoir prépondérant qui dispose, par les ordres émanés d'un point central, des forces disséminées sur la surface d'un Etat. » La centralisation administrative se manifeste « lorsque l'autorité centrale, au lieu de laisser les fractions de l'Etat, telles que le département et la commune, faire leurs affaires sur place, se substitue aux autorités locales et attire au centre les questions qui se produisent aux extrémités. »

La centralisation politique, combinée à la centralisation administrative, produit la *centralisation morale* qui concentre la vie intellectuelle d'un pays dans un grand centre, dans une capitale, qui attire et retient les capacités, les sommités scientifiques et artistiques et en dépouille les provinces.

On s'accorde à reconnaître que la centralisation politique peut seule faire les Etats puissants et leur assurer l'indépendance à l'égard de l'étranger.

En ce qui touche la centralisation administrative, elle est généralement combattue, parce qu'elle arrive à assimiler toute initiative locale et à détruire l'esprit de province et de cité. La centralisation administrative a été portée en France au plus haut point et a concouru à l'unité du pays ; cependant on avait dépassé les bornes et il convenait de réagir.

On est donc entré depuis vingt ans dans une période de décentralisation ; malheureusement, l'éducation du pays n'est pas encore faite, les agents de l'administration le reconnaissent tous les jours ; que de fois les ingénieurs par, exemple, ne se voient-ils pas forcés d'intervenir dans des questions qui ne devraient pas sortir de la compétence municipale et que les autorités de la commune ne peuvent ou ne veulent résoudre ?

La décentralisation a donc ses avantages et ses inconvénients qui dépendent du temps et des mœurs ; on ne saurait la traiter par l'absolu ; comme dans toutes les choses humaines, c'est l'expérience prolongée qui, seule, peut en cette matière conduire à la vraie solution pratique.

Décrets de décentralisation administrative. — Jusqu'en 1852, beaucoup d'affaires intéressant les départements, les communes, les établissements publics et les particuliers, étaient tranchées par le pouvoir central ; il fallait transmettre les dossiers de ces affaires au

ministre compétent, et il en résultait des retards énormes au grand détriment de l'administration et du public.

C'est à ce mal qu'ont voulu remédier les décrets du 25 mars 1852 et du 13 avril 1861 sur la décentralisation administrative; c'est à tort qu'ils ont reçu ce nom, car ils n'enlèvent au pouvoir central aucune de ses attributions; certaines décisions réservées précédemment aux ministres ont été attribuées aux préfets, c'est-à-dire aux représentants des ministres dans les départements; mais les décrets en question n'ont augmenté en rien les pouvoirs propres des assemblées départementales ou communales et n'ont par conséquent réalisé aucun progrès dans la voie de la décentralisation.

Décret du 25 *mars* 1852.

Louis-Napoléon, président de la République,

Considérant que, depuis la chute de l'empire, des abus et des exagérations de tout genre ont dénaturé le principe de notre centralisation administrative, en substituant à l'action prompte des autorités locales les lentes formalités de l'administration centrale;

Considérant qu'on peut gouverner de loin, mais qu'on n'administre bien que de près; qu'en conséquence, autant il importe de centraliser l'action gouvernementale de l'Etat, autant il est nécessaire de décentraliser l'action purement administrative;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète :

Art. 1. — Les préfets continueront de soumettre à la décision du ministre de l'intérieur les affaires départementales et communales qui affectent directement l'intérêt général de l'Etat, telles que l'approbation des budgets départementaux, les impositions extraordinaires et les délimitations territoriales; mais ils statueront désormais sur toutes les autres affaires départementales et communales qui, jusqu'à ce jour, exigeaient la décision du chef de l'Etat ou du ministre de l'intérieur, et dont la nomenclature est fixée par le tableau A ci-annexé.

Art. 2. — Ils statueront également, sans l'autorisation du ministre de l'intérieur, sur les divers objets concernant les subsistances, les encouragements à l'agriculture, l'enseignement agricole et vétérinaire, les affaires commerciales et la police sanitaire et industrielle dont la nomenclature est fixée par le tableau B ci-annexé.

Art. 3. — Les préfets statueront en conseil de préfecture, sans l'autorisation du ministre des finances, mais sur l'avis ou la proposition des chefs de service, en matière de contributions indirectes, en matières domaniales et forestières, sur les objets déterminés par le tableau C ci-annexé.

Art. 4. — Les préfets statueront également, sans l'autorisation du ministre des travaux publics, mais sur l'avis ou la proposition des ingénieurs en chef, et conformément aux règlements ou instructions ministérielles, sur tous les objets mentionnés dans le tableau D ci-annexé.

Art. 5. — Ils nomment directement, sans l'intervention du gouvernement et sur la présentation des divers chefs de service, aux fonctions et emplois suivants : . . . . . .

(24°) Les piqueurs des ponts et chaussées et cantonniers du service des routes;

(25°) Les gardiens de navigation, cantonniers, éclusiers barragistes et pontonniers;

(26°) Les gardiens de phares, les canotiers du service des ports maritimes de commerce, baliseurs et surveillants de quais;

Art. 6. — Les préfets rendront compte de leurs actes aux ministres compétents dans les formes et pour les objets déterminés par les instructions que ces ministres leur adresseront.

Ceux de ces actes qui seraient contraires aux lois et règlements, ou qui donneraient lieu aux réclamations des parties intéressées, pourront être annulés ou réformés par les ministres compétents.

Art. 7. — Les dispositions des art. 1, 2, 3, 4 et 5 ne sont pas applicables au département de la Seine, en ce qui concerne l'administration départementale proprement dite, et celle de la ville et des établissements de bienfaisance de Paris.

Remarque. — Les tableaux annexés à ce décret n'ont pas été reproduits, car ils ont été modifiés et complétés par le décret de 1861 à la suite duquel on les trouvera.

Décret du 13 *avril* 1861.

Art 1. — Les préfets statueront désormais sur les affaires départementales et communales qui exigeaient jusqu'à ce jour la décision du ministre de l'intérieur, et dont la nomenclature suit par addition au tableau A annexé au décret du 25 mars 1852 :

(1°) Approbation des conditions des souscriptions à ouvrir et des traités de gré à gré à passer pour la réalisation des emprunts des villes qui n'ont pas 100,000 fr. de recettes ordinaires;

(2°) Fixation de la durée des enquêtes qui doivent avoir lieu, en vertu de l'ordonnance du 18 février 1834, pour les travaux de construction de chemins vicinaux d'intérêt commun et de grande communication ou de ponts à péage situés sur ces voies publiques, quand ils n'intéressent que les communes d'un même département;

(3°) Règlement des indemnités pour dom-

mages résultant d'extraction de matériaux destinés à la construction des chemins vicinaux de grande communication;

(4°) Règlement des frais d'expertise mis à la charge de l'administration, notamment en matière de subventions spéciales pour dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux de grande communication;

(5°) Secours aux agents des chemins vicinaux de grande communication;

(6°) Gratifications aux mêmes agents;

(7°) Affectation du fonds départemental à des achats d'instruments ou à des dépenses d'impressions spéciales pour les chemins vicinaux de grande communication;

(8°) Approbation, dans les maisons d'arrêt, de justice et de correction, des dépenses suivantes : rations et fournitures supplémentaires, registres, imprimés, fournitures de bureau, secours de route aux libérés, frais de traitement dans les hospices et asiles, frais de chaussure aux détenus voyageant à pied, ferrement et déferrement des forçats;

(9°) Approbation, dans les maisons centrales, des dépenses suivantes : indemnités à raison du prix des grains, rations supplémentaires, fournitures d'écoles, indemnités aux moniteurs, allocation des frais de transport en voiture aux infirmes libérés et sans ressources, travaux de réparations aux bâtiments et logements jusqu'à 300 fr.;

(10°) Examen et rectification des statuts présentés par les sociétés de secours mutuels qui demandent l'approbation;

(11°) Autorisation des versements votés par les sociétés pour la création ou l'accroissement de leur fonds de retraite;

(12°) Pensions de retraite aux sapeurs-pompiers communaux;

(13°) Autorisation de transports de corps d'un département dans un autre département et à l'étranger;

(14°) Congés aux commissaires de police n'excédant pas quinze jours;

(15°) Congés n'excédant pas quinze jours aux employés des maisons centrales, d'arrêt, de justice et de correction.

Art. 2. — Les prefets statueront aussi sans l'autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, mais sur l'avis ou la proposition des ingénieurs en chef, en ce qui concerne les nos 1, 2, 3, 4 et 5, sur les divers objets dont suit la nomenclature, par addition aux tableaux B et D annexés au décret du 25 mars 1852 :

(1°) Approbation des adjudications autorisées par le ministre pour travaux imputables sur les fonds du trésor ou des départements, dans tous les cas où les soumissions ne renferment aucune clause extraconditionnelle et où il n'aurait été présenté aucune réclamation ou protestation;

(2°) Approbation des prix supplémentaires pour des parties d'ouvrages non prévues au devis, dans le cas où il ne doit résulter de l'exécution de ces ouvrages aucune augmentation dans la dépense;

(3°) Fixation de la durée des enquêtes à ouvrir dans les formes déterminées par l'ordonnance du 18 février 1834, lorsque ces enquêtes auront été autorisées en principe par le ministre, et sauf le cas où les enquêtes doivent être ouvertes dans plusieurs départements sur un même projet;

(4°) Etablissement de prises d'eau pour fontaines publiques dans les cours d'eau non navigables ni flottables, sous la réserve des droits des tiers;

(5°) Répartition, entre l'industrie et l'agriculture, des eaux des cours d'eau non navigables ni flottables, de la manière prescrite par les anciens règlements ou les usages locaux;

(6°) Règlement des frais des visites annuelles des pharmacies, payables sur les fonds départementaux;

(7°) Autorisations de fabriques d'eaux minérales artificielles;

(8°) Autorisations de dépôt d'eau minérale naturelle ou artificielle.

Art. 3. — Les préfets statueront également, sans l'autorisation du ministre des finances, sur les objets ci-après, par addition à la nomenclature du tableau C du décret du 25 mars 1852 :

(1°) Approbation des adjudications pour la mise en ferme des bacs;

(2°) Règlement, dans le cas où il n'est pas dérogé au tarif municipal, des remises allouées aux percepteurs receveurs des associations de desséchement.

Art. 4. — Ils statueront aussi, sans l'autorisation du ministre de l'instruction publique et des cultes, sur les objets suivants :

(1°) Répartition de la moitié du fonds de secours alloué au budget pour les écoles, les presbytères et les salles d'asile;

(2°) Autorisation donnée aux établissements religieux de placer en rentes sur l'Etat les sommes sans emploi provenant de remboursement de capitaux.

Art. 5. — Ils nommeront directement, sans l'intervention du gouvernement et sur la présentation des divers chefs de service, par addition à l'art. 5 du décret du 25 mars 1852, aux fonctions et emplois suivants :

(1°) Les membres des commissions de surveillance des maisons d'arrêt, de justice et de correction;

(2°) Les employés de ces établissements, aumôniers, médecins, gardiens-chefs et gardiens;

(3°) Les archivistes départementaux, dans les conditions déterminées à l'art. 1 du décret du 4 février 1850;

(4°) Les surnuméraires de l'administration

des lignes télégraphiques, dans les conditions déterminées par les règlements;

(5°) Les commissaires de police des villes de six mille âmes et au-dessous;

(6°) Le tiers des percepteurs de la dernière classe;

(7°) Les surnuméraires contrôleurs des contributions directes, dans les conditions déterminées par les règlements;

(8°) Les surnuméraires des contributions indirectes, dans les conditions déterminées par les règlements;

(9°) Les directeurs des bureaux publics pour le conditionnement des soies et laines;

(10°) Les médecins des épidémies;

(11°) Les membres des commissions chargées de la surveillance du travail des enfants dans les manufactures;

(12°) Les titulaires des débits de tabac dont le produit ne dépasse pas 1,000 francs;

(13°) Les gardiens des salines;

(14°) Les canotiers de la navigation;

(15°) Les ouvriers employés dans les manufactures de tabac;

Art. 6. — Les sous-préfets statueront désormais, soit directement, soit par délégation des préfets, sur les affaires qui, jusqu'à ce jour, exigeaient la décision préfectorale, et dont la nomenclature suit :

(1°) Légalisation, sans les faire certifier par les préfets, des signatures données dans les cas suivants :

(1°) Actes de l'état civil, chaque fois que la légalisation du sous-préfet est requise;

(2°) Certificats d'indigence;

(3°) Certificats de bonnes vie et mœurs;

(4°) Certificats de vie;

(5°) Libération du service militaire;

(6°) Pièces destinées à constater l'état de soutien de famille;

(2°) Délivrance des passeports;

(3°) Délivrance des permis de chasse;

(4°) Autorisation de mise en circulation des voitures publiques;

(5°) Autorisation des loteries de bienfaisance jusqu'à concurrence de 2,000 francs;

(6°) Autorisation de changement de résidence dans l'arrondissement des condamnés libérés;

(7°) Autorisation de débits de boissons temporaires;

(8°) Approbation des polices d'assurance contre l'incendie des édifices communaux;

(9°) Homologation des tarifs des concessions dans les cimetières, quand ils sont établis d'après les conditions fixées par arrêté préfectoral;

(10°) Homologation des tarifs des droits de place dans les halles, foires et marchés, lorsqu'ils sont établis d'après les conditions fixées par arrêté préfectoral;

(11°) Homologation des tarifs des droits de pesage, jaugeage et mesurage, lorsqu'ils sont établis d'après les conditions fixées par arrêté préfectoral;

(12°) Autorisation des battues pour la destruction des animaux nuisibles dans les bois des communes et des établissements de bienfaisance;

(13°) Approbation des travaux ordinaires et de simple entretien des bâtiments communaux dont la dépense n'excède pas 1,000 fr., et dans la limite des crédits ouverts au budget;

(14°) Budgets et comptes des bureaux de bienfaisance;

(15°) Condition des baux et ferme des biens des bureaux de bienfaisance, lorsque la durée n'excède pas dix-huit ans;

(16°) Placement des fonds des bureaux de bienfaisance;

(17°) Acquisitions, ventes et échanges d'objets mobiliers des bureaux de bienfaisance;

(18°) Règlement du service intérieur dans ces établissements;

(19°) Acceptation par les bureaux de bienfaisance des dons et legs, d'objets mobiliers ou de sommes d'argent, lorsque leur valeur n'excède pas 3,000 fr. et qu'il n'y a pas réclamation des héritiers.

Les sous-préfets nommeront les simples préposés d'octroi.

Art. 7. — L'art. 6 du décret du 25 mars 1852 est applicable aux décisions prises par les préfets en vertu du présent décret.

Les sous-préfets rendront compte de leurs actes aux préfets, qui pourront les annuler ou les réformer, soit pour violation des lois et règlements, soit sur la réclamation des parties intéressées, sauf recours devant l'autorité compétente.

Art. 8. — Les tableaux A, B, C, D, annexés au décret du 25 mars 1852, sont modifiés conformément aux dispositions ci-dessus.

TABLEAU A.

1° Acquisitions, aliénations et échanges de propriétés départementales non affectées à un service public;

2° Affectation d'une propriété départementale à un service d'utilité départementale, lorsque cette propriété n'est déjà affectée à aucun service;

3° Mode de gestion des propriétés départementales;

4° Baux de biens donnés ou pris à ferme et à loyer dans le département;

5° Autorisation d'ester en justice;

6° Transactions qui concernent les droits des départements;

7° Acceptations ou refus des dons au département, sans charge ni affectation immobilière, et des legs qui présentent le même caractère, ou qui ne donnent pas lieu à réclamation;

8° Contrats à passer pour l'assurance des bâtiments départementaux;

9° Projets, plans et devis de travaux exécutés sur les fonds du département, et qui n'engageraient pas la question de système ou de régime intérieur, en ce qui concerne les maisons départementales d'arrêt, de justice ou de correction, ou les asiles d'aliénés;

10° Adjudication des travaux dans les mêmes limites;

11° Adjudication des emprunts départementaux dans les limites fixées par les lois d'autorisation;

12° Acceptation des offres faites par des communes, des associations ou des particuliers pour concourir à la dépense des travaux à la charge des départements;

13° Concession à des associations, à des compagnies ou à des particuliers, des travaux d'intérêt départemental;

14° Acquisition de meubles pour la préfecture, réparations à faire au mobilier;

15° Achat, sur les fonds départementaux, d'ouvrages administratifs destinés aux bibliothèques des préfectures et des sous-préfectures;

16° Distribution d'indemnités ordinaires et extraordinaires allouées sur le budget départemental aux ingénieurs des ponts et chaussées;

17° Emploi du fonds de réserve inscrit à la deuxième section des budgets départementaux pour dépenses imprévues;

18° Règlement de la part des dépenses des aliénés, enfants trouvés et abandonnés et orphelins pauvres, à mettre à la charge des communes, et base de la répartition à faire entre elles;

19° Traités entre les départements et les établissements publics ou privés d'aliénés;

20° Règlement des budgets des asiles publics;

21° Règlement des frais de transport, de séjour provisoire et du prix de pension des aliénés;

22° Dispenses de concours à l'entretien des aliénés réclamés par les familles;

23° Mode et condition d'admission des enfants trouvés dans les hospices; tarifs des mois de nourrice et de pension; indemnités aux nourrices et gardiens; prix des layettes et vêtures;

24° Marchés de fourniture pour les asiles d'aliénés et tous les établissements départementaux;

25° Transfèrement des détenus d'une maison départementale d'arrêt, de justice ou de correction, dans une autre maison du même département;

26° Approbation, dans les maisons d'arrêt, de justice et de correction, des dépenses suivantes:

Rations et fournitures supplémentaires, registres, imprimés, fournitures de bureau, secours de route aux libérés, frais de traitement dans les hospices et asiles, frais de chaussure aux détenus voyageant à pied, ferrement et déferrement des forçats;

27° Approbation, dans les maisons centrales, des dépenses suivantes :

Indemnités à raison du prix des grains, rations supplémentaires, fournitures d'écoles, indemnités aux moniteurs, allocation de frais de transport en voiture aux infirmes libérés et sans ressources, travaux de réparations aux bâtiments et logements jusqu'à 300 francs.

28° Congés n'excédant pas quinze jours, aux employés des maisons centrales, d'arrêt, de justice et de correction;

29° Création d'asiles départementaux pour l'indigence, la vieillesse, et règlements intérieurs de ces établissements;

30° Règlements intérieurs des dépôts de mendicité;

31° Règlements, budgets et compte des sociétés de charité maternelles;

32° Acceptation ou refus des dons et legs faits à ces sociétés quand ils ne donnent point lieu à réclamation;

33° Examen et rectification des statuts présentés par les sociétés de secours mutuels qui demandent l'approbation;

34° Autorisation des versements votés par les sociétés pour la création ou l'accroissement de leur fonds de retraite;

35° Rapatriement des aliénés étrangers soignés en France et *vice versâ;*

36° Dépenses faites pour les militaires et les marins aliénés, et provisoirement pour les forçats libérés;

37° Autorisation d'établir des asiles privés d'aliénés;

38° Rapatriement d'enfants abandonnés à l'étranger ou d'enfants d'origine étrangère abandonnés en France;

39° Autorisation de transports de corps d'un département dans un autre département et à l'étranger;

40° Congés aux commissaires de police n'excédant pas quinze jours;

41° Tarifs des droits de location de place dans les halles et marchés, et des droits de pesage, jaugeage et mesurage;

42° Budgets et comptes des communes, lorsque ces budgets ne donnent pas lieu à des impositions extraordinaires;

43° Approbation des conditions des souscriptions à ouvrir et des traités de gré à gré à passer pour la réalisation des emprunts des villes qui n'ont pas 100,000 francs de recettes ordinaires;

44° Pensions de retraite aux employés et agents des communes et établissements charitables.

45° Pensions de retraite aux sapeurs-pompiers communaux;

46° Répartition du fonds commun des amendes de police correctionnelle;

47° Mode de jouissance en nature des biens communaux, quelle que soit la nature de l'acte primitif qui ait approuvé le mode actuel;

48° Aliénations, acquisitions, échanges, partages de biens de toute nature, quelle qu'en soit la valeur;

49° Dons et legs de toute sorte de biens, lorsqu'il n'y a pas réclamation des familles;

50° Transactions sur toutes sortes de biens, quelle qu'en soit la valeur;

51° Baux à donner ou à prendre, quelle qu'en soit la durée;

52° Distraction de parties superflues de presbytères communaux, lorsqu'il n'y a pas opposition de l'autorité diocésaine;

53° Tarifs des pompes funèbres;

54° Tarifs des concessions dans les cimetières;

55° Approbation des marchés passés de gré à gré;

56° Approbation des plans et devis de travaux, quel qu'en soit le montant;

57° Plan d'alignement des villes;

58° Assurances contre l'incendie;

59° Tarifs des droits de voirie dans les villes;

60° Etablissement de trottoirs dans les villes;

61° Fixation de la durée des enquêtes qui doivent avoir lieu, en vertu de l'ordonnance du 18 février 1834, pour les travaux de construction de chemins vicinaux d'intérêt commun et de grande communication, ou de ponts à péage situés sur ces voies publiques, quand ils n'intéressent que les communes du même département;

62° Règlement des indemnités pour dommages résultant d'extraction de matériaux destinés à la construction des chemins vicinaux de grande communication;

63° Règlement des frais d'expertise mis à la charge de l'administration, notamment en matière de subventions spéciales pour dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux de grande communication;

64° Secours aux agents des chemins vicinaux de grande communication;

65° Gratification aux mêmes agents;

66° Affectation du fonds départemental à des achats d'instruments ou à des dépenses d'impressions spéciales pour les chemins vicinaux de grande communication;

67° Enfin, tous les autres objets d'administration départementale, communale et d'assistance publique, sauf les exceptions ci-après :

a. Changements proposés à la circonscription du territoire du département, des arrondissements, des cantons et des communes, et à la désignation des chefs-lieux;

b. Contributions extraordinaires à établir et emprunts à contracter dans l'intérêt du département;

c. Répartition du fonds commun affecté aux dépenses ordinaires des départements;

d. Règlements des budgets départementaux; approbation des virements de crédits d'un sous-chapitre à un autre sous-chapitre de la première section du budget, quand il s'agit d'une dépense nouvelle à introduire, et des virements de la seconde et de la troisième section;

e. Règlement du report des fonds libres départementaux d'un exercice sur un exercice ultérieur, et règlement des comptes départementaux;

f. Changement de destination des édifices départementaux affectés à un service public.

g. Fixation du taux maximum du mobilier des hôtels de préfecture;

h. Acceptation ou refus des dons et legs faits aux départements, qui donnent lieu à réclamation;

i. Classement, direction et déclassement des routes départementales;

j. Approbation des règlements d'administration et de discipline des maisons départementales d'arrêt, de justice et de correction;

k. Approbation des projets plans et devis des travaux à exécuter aux maisons départementales d'arrêt, de justice et de correction, ou aux asiles publics d'aliénés, quand ces travaux engagent la question de système ou de régime intérieur, quelle que soit d'ailleurs la quotité de la dépense;

l. Fixation de la part contributive du département aux travaux exécutés par l'État et qui intéressent le département;

m. Fixation de la part contributive du département aux dépenses et aux travaux qui intéressent à la fois le département et les communes;

n. Organisation des caisses de retraite ou de tout autre mode de rémunération ou de secours, en faveur des employés des préfectures ou sous-préfectures, et des autres services départementaux;

o. Règlement du domicile de secours pour les aliénés et les enfants trouvés lorsque la question s'élève entre deux ou plusieurs départements;

p. Suppression des tours actuellement existants; ouverture de tours nouveaux;

q. Approbation des taxes d'octroi;

r. Frais de casernement à la charge des villes, leur abonnement;

s. Impositions extraordinaires pour dépenses facultatives, et impositions à établir d'office pour dépenses obligatoires;

t. Emprunts des communes;

u. Expropriation pour cause d'utilité publique, sans préjudice des concessions déjà faites en faveur de l'autorité préfectorale par la loi du 21 mai 1836, relative aux chemins vicinaux;

v. Legs, lorsqu'il y a réclamation de la famille;

x. Ponts communaux à péage;

y. Création d'établissements de bienfaisance (hôpitaux, hospices, bureaux de bienfaisance, monts-de-piété).

TABLEAU B.

1° Autorisation d'ouvrir des marchés, sauf pour les bestiaux;

2° Réglementation complète de la boucherie, boulangerie et vente de comestibles sur les foires et marchés;

3° Primes pour la destruction des animaux nuisibles;

4° Règlement des frais de traitement des épizooties;

5° Approbation des tableaux de marchandises à vendre aux enchères par le ministère des courtiers.

6° Examen et approbation des règlements de police commerciale pour les foires, marchés, ports et autres lieux publics;

7° Autorisation des établissements insalubres de première classe, dans les formes déterminées pour cette nature d'établissements, et avec les recours existants aujourd'hui pour les établissements de deuxième classe;

8° Autorisation de fabriques et ateliers dans le rayon des douanes, sur l'avis conforme du directeur des douanes;

9° Règlement des frais des visites annuelles des pharmacies payables sur les fonds départementaux;

10° Autorisation de fabriques d'eaux minérales artificielles;

11° Autorisation de dépôts d'eau minérale naturelle ou artificielle.

TABLEAU C.

1° Transactions ayant pour objet les contraventions en matière de poudre à feu, lorsque la valeur des amendes et confiscations ne s'élève pas au delà de 1,000 francs;

2° Location amiable, après estimation contradictoire, de la valeur locative des biens de l'Etat, lorsque le prix annuel n'excède pas 500 francs;

3° Concessions de servitudes à titre de tolérance temporaire et révocables à volonté;

4° Concessions autorisées par les lois des 20 mai 1836 et 10 juin 1847 des biens usurpés, lorsque le prix n'excède pas 2,000 francs;

5° Cession de terrains domaniaux compris dans le tracé des routes nationales, départementales et des chemins vicinaux;

6° Echanges de terrains provenant de déclassement de routes, dans le cas prévu par l'art. 4 de la loi du 20 mai 1836;

7° Liquidation de dépenses, lorsque les sommes liquidées ne dépassent pas 2,000 fr.;

8° Demandes en autorisation concernant les établissements et constructions mentionnés dans les art. 151, 152, 153, 154 et 155 du Code forestier;

9° Vente sur les lieux des produits façonnés provenant des bois des communes et des établissements publics, quelle que soit la valeur de ces produits.

10° Travaux à exécuter dans les forêts communales ou d'établissements publics, pour la recherche ou la conduite des eaux, la construction des récipients et autres ouvrages analogues, lorsque ces travaux auront un but d'utilité communale;

11° Approbation des adjudications pour la mise en ferme des bacs;

12° Règlement, dans les cas où il n'est pas dérogé au tarif municipal, des remises allouées aux percepteurs-receveurs des associations de desséchement.

TABLEAU D.

1° Autorisation, sur les cours d'eau navigables ou flottables, des prises d'eau faites au moyen de machines, et qui, eu égard au volume du cours d'eau, n'auraient pas pour effet d'en altérer sensiblement le régime;

2° Autorisation des établissements temporaires sur lesdits cours d'eau, alors même qu'ils auraient pour effet de modifier le régime ou le niveau des eaux; fixation de la durée de la permission;

3° Autorisation sur les cours d'eau non navigables ni flottables de tout établissement nouveau, tel que moulin, usine, barrage, prise d'eau d'irrigation, patouillet, bocard, lavoir à mines;

4° Régularisation de l'existence desdits établissements lorsqu'ils ne sont pas encore pourvus d'autorisation régulière, ou modifications des règlements déjà existants;

5° Etablissement de prises d'eau pour fontaines publiques, dans les cours d'eau non navigables ni flottables, sous la réserve des droits des tiers;

6° Dispositions pour assurer le curage et le bon entretien des cours d'eau non navigables ni flottables de la manière prescrite par les anciens règlements ou d'après les usages locaux; réunion, s'il y a lieu, des propriétaires intéressés en associations syndicales;

7° Répartition, entre l'industrie et l'agriculture, des eaux des cours d'eau non navigables ni flottables, de la manière prescrite par les anciens règlements ou les usages locaux;

8° Constitution en associations syndicales des propriétaires intéressés à l'exécution et à l'entretien des travaux d'endiguement contre la mer, les fleuves, rivières et torrents navigables ou non navigables, de canaux d'arrosage ou de canaux de desséchement, lorsque ces propriétaires sont d'accord pour l'exécution desdits travaux et la répartition des dépenses;

9° Autorisation et établissement des débarcadères sur les bords des fleuves et rivières pour le service de la navigation; fixation des tarifs et des conditions d'exploitation de ces débarcadères;

10° Approbation de la liquidation des plus-values ou des moins-values en fin de bail du matériel des bacs affermés au profit de l'Etat.

11° Autorisation et établissement des bateaux particuliers;

12° Fixation de la durée des enquêtes à ouvrir, dans les formes déterminées par l'ordonnance du 18 février 1834, lorsque ces enquêtes auront été autorisées en principe par le ministre, et sauf le cas où les enquêtes doivent être ouvertes dans plusieurs départements sur un même projet;

13° Approbation des adjudications autorisées par le ministre pour les travaux imputables sur les fonds du trésor ou des départements, dans tous les cas où les soumissions ne renferment aucune clause extra-conditionnelle, et où il n'aurait été présenté aucune réclamation ou protestation;

14° Approbation des prix supplémentaires pour des parties d'ouvrages non prévues aux devis, dans le cas où il ne doit résulter de l'exécution de ces ouvrages aucune augmentation dans la dépense;

15° Approbation, dans la limite des crédits ouverts, des dépenses dont la nomenclature suit:

a. Acquisition de terrains, d'immeubles, etc., dont le prix ne dépasse pas 25,000 francs;

b. Indemnités mobilières;

c. Indemnités pour dommages;

d. Frais accessoires aux acquisitions d'immeubles, aux indemnités mobilières et aux dommages ci-dessus désignés;

e. Loyers de magasins, terrains, etc.;

f. Secours aux ouvriers réformés, blessés, etc., dans les limites déterminées par les instructions;

16° Approbation de la répartition rectifiée des fonds d'entretien et des décomptes définitifs des entreprises, quand il n'y a pas d'augmentation sur les dépenses autorisées;

17° Autorisation de la mainlevée des hypothèques prises sur les biens des adjudicataires ou de leurs cautions, et du remboursement des cautionnements après la réception définitive des travaux; autorisation de la remise à l'administration des domaines des terrains devenus inutiles au service.

DÉCHÉANCE QUINQUENNALE.

La *déchéance* est une peine qui consiste à être privé d'un droit lorsque certaines conditions sous lesquelles ce droit a été conféré ou concédé n'ont pas été remplies.

C'est ainsi que, dans les actes de concession, on prévoit la déchéance pour le cas où le concessionnaire n'exécuterait pas ses travaux en temps voulu, ne remplirait pas ses engagements.

La seule déchéance soumise à des règles générales est celle qui concerne les créanciers de l'État, et qu'on appelle la *déchéance quinquennale*.

Il y a intérêt public à ce que les dettes de l'Etat ne se perpétuent point par la faute de ses créanciers; c'est donc une mesure parfaitement légitime que de limiter le laps de temps pendant lequel lesdits créanciers seront recevables à faire valoir leurs droits.

La déchéance a été appliquée plus d'une fois aux créanciers de l'Etat; ainsi, les lois du 25 mars 1817 et du 15 mai 1818 portent qu'il n'est pas fait de fonds pour le payement des créances dont l'origine est antérieure à l'an IX; de même une loi du 17 août 1822 a déclaré éteintes les créances antérieures au 1er janvier 1816 dont l'inscription n'avait pas été réclamée avant le 1er avril 1823.

Loi du 29 janvier 1831, déchéance quinquennale.

Art. 9. — Seront prescrites et définitivement éteintes au profit de l'Etat, sans préjudice des déchéances prononcées par les lois antérieures ou consenties par des marchés ou conventions, toutes créances qui, n'ayant pas été acquittées avant la clôture des crédits de l'exercice auquel elles appartiennent, n'auraient pu, à défaut de justifications suffisantes, être liquidées, ordonnancées et payées dans un délai de cinq années, à partir de l'ouverture de l'exercice, pour les créanciers domiciliés en Europe, et de six années pour les créanciers résidant hors du territoire européen.

Le montant des créances frappées d'opposition sera, à l'époque de la clôture des payements, versé à la caisse des dépôts et consignations.

Art. 10. — Les dispositions des deux articles précédents ne seront pas applicables aux créances dont l'ordonnancement et le payement n'auraient pu être effectués, dans les délais déterminés, par le fait de l'administration ou par suite de pourvois formés devant le conseil d'Etat.

Tout créancier aura le droit de se faire délivrer, par le ministère compétent, un bulletin énonçant la date de sa demande et les pièces produites à l'appui.

Circulaire du ministre des travaux publics du 21 août 1852. — Cette circulaire, relative à la comptabilité des exercices clos, reproduite au mot *comptabilité*, insiste sur la nécessité de hâter par tous les moyens le payement des créances d'exercices clos. L'administration ne peut pas se dispenser d'appliquer, lorsqu'il y a lieu, la prescription quinquennale prononcée par l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831. Mais, il faut le reconnaître, cette prescription est extrêmement rigoureuse, et dès lors on ne doit rien négliger pour en rendre l'application aussi rare que possible.

Circulaire du 6 juin 1853. — Cette circulaire, relative également à la comptabilité des exercices clos, dit que : « lorsqu'on rencontre des créances relatives à des exercices périmés, on doit examiner s'il y a lieu d'affranchir ces créances de la prescription quinquennale prononcée par l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831, et de les faire jouir du bénéfice de l'art. 10 de la même loi. Mais il ne suffit pas que le sous-ordonnateur secondaire reconnaisse le droit du créancier à être affranchi de la déchéance. Il est nécessaire que l'autorité supérieure intervienne et assure par son action directe l'exécution de la loi du 29 janvier 1831. Il faut d'ailleurs que la cour des comptes trouve dans les pièces justificatives jointes au mandat de payement la preuve que la question de déchéance a été mûrement examinée et tranchée en connaissance de cause en faveur du créancier de l'Etat. »

La déchéance ne profite pas aux départements et communes. — Les lois d'exception doivent être renfermées strictement dans leurs limites. Le bénéfice de la déchéance quinquennale ne peut donc être invoqué par les départements ; ce fait a été rappelé par M. le ministre de l'intérieur dans sa circulaire du 28 avril 1874, sur la comptabilité départementale.

La même solution est évidemment applicable aux communes et établissements publics.

La prescription des créances est soumise pour ces personnes morales aux règles du droit commun, inscrites dans le Code civil.

Jurisprudence.

1° *Ce sont les ministres qui prononcent la déchéance ou en relèvent.* — L'application des dispositions qui prononcent des déchéances contre les créanciers de l'Etat appartient aux ministres compétents, sauf recours au conseil d'Etat. Le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur l'exception de déchéance opposée par l'administration à la demande d'un propriétaire tendante à obtenir une indemnité de dommage. — 28 mai 1862.

Le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur la demande d'un entrepreneur en payement de mandats qui lui ont été délivrés pour le prix de ses travaux, alors qu'il ne s'élève aucune question relative à l'exécution du cahier des charges ou au règlement du décompte. — Il appartient exclusivement au ministre, sauf le recours des parties au conseil d'Etat, d'appliquer les dispositions qui prononcent des déchéances contre les créanciers de l'État ; un conseil de préfecture ne peut opposer à la réclamation d'un entrepreneur la prescription quinquennale établie par l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831. — 5 février 1857.

2° *Cas où la déchéance est ou n'est pas opposable.* — La déchéance n'est pas opposable lorsque la prescription a été interrompue par une réclamation, ou lorsque le retard provient du fait de l'Etat.

Une réclamation de frais d'expertise dus par l'Etat, bien que faite après le délai de cinq ans déterminé par l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831, n'est pas passible de la déchéance prononcée par cet article, si le réclamant avait produit, en temps utile, toutes les justifications suffisantes pour que sa créance fût liquidée et payée dans le délai précité. — 28 juillet 1849.

L'indemnité promise par l'Etat à l'auteur des études d'un chemin de fer pour le cas où il ne serait pas déclaré adjudicataire, doit, si la concession est accordée à un tiers, être réclamée, à peine de déchéance, dans les cinq ans de l'ouverture de l'exercice auquel remonte ladite concession. — 21 juillet 1853.

Des constructions ont été élevées par l'Etat sur un terrain grevé de la servitude de non-bâtir. Sur la demande en suppression, formée par le propriétaire du fonds dominant, l'autorité judiciaire décide que, par son long silence, il a perdu l'exercice absolu du droit de servitude et qu'il ne saurait prétendre qu'à des dommages-intérêts. Dans cet état de choses, la prescription quinquennale, établie au profit de l'Etat à l'égard des créances arriérées, ne court contre le propriétaire qu'à partir du jugement en dernier ressort qui lui a alloué une indemnité et non à dater de l'établissement des constructions. — 12 février 1857.

3° *Prescription des intérêts de cautionnement.* — L'art. 2277 du Code Napoléon déclare prescriptibles par cinq ans les intérêts des sommes prêtées et généralement tout ce qui est payable par année. L'avis du conseil d'Etat, du 24 mars 1809, rend cette prescription applicable aux intérêts arriérés des cautionnements déposés à la caisse d'amortissement.

La prescription quinquennale n'est pas opposable à un entrepreneur qui réclame les intérêts de son cautionnement, lorsque c'est par le fait de l'administration qu'il s'est trouvé dans l'impossibilité de les toucher. — 10 janvier 1856.

4° *Suspension de la prescription.* Des décrets du gouvernement de la défense nationale des 9 septembre et 3 octobre 1870 ont suspendu les délais de déchéance, depuis le 19 juillet 1870 jusqu'au 11 juin 1871.

DÉCIMES.

Lorsque l'on fait subir à un impôt, à une taxe, une majoration égale à un ou plusieurs

dixièmes du prix principal, on établit sur cet impôt, sur cette taxe, un ou plusieurs décimes.

C'est surtout en matière d'enregistrement que l'on fait usage de décimes; pour les contributions directes, on procède par centimes.

Les prix des places des voyageurs en chemins de fer sont frappés d'un impôt de deux décimes.

DÉCLASSEMENT.

Le déclassement d'une voie publique est prononcé par l'autorité qui a qualité pour prononcer le classement.

Une route nationale ne peut être déclassée que par une loi, une route départementale par le conseil général du département, un chemin vicinal par la commission départementale après avis des conseils municipaux intéressés.

DÉCLINATOIRE.

Le déclinatoire est la déclaration par laquelle une partie mise en cause devant un tribunal refuse de procéder devant lui et *décline* sa compétence en ce qui touche l'affaire en litige.

En matière de conflit administratif, c'est le préfet qui élève le déclinatoire devant les tribunaux civils et revendique la connaissance de l'affaire pour les tribunaux administratifs.

DÉCOMPTE.

En langage administratif le mot *décompte* est généralement pris comme synonyme de compte. Dans son sens littéral, il n'exprime pourtant pas la même idée : le décompte est ce qu'il y a à rabattre sur la somme due ; payer un décompte, c'est payer ce qui est dû en retenant les avances faites.

Dans les entreprises de travaux publics il est dressé à la fin de chaque mois un décompte des ouvrages exécutés et des dépenses faites pour servir de base aux payements à faire à l'entrepreneur. A la fin de chaque année, il est dressé un décompte que l'on divise en deux parties : la première comprend les ouvrages et portions d'ouvrages dont le métré à pu être assuré définitivement, et la seconde les ouvrages et portions d'ouvrages dont la situation n'a pu être établie que d'une manière provisoire. En ce qui concerne la première partie du décompte, l'acceptation de l'entrepreneur est définitive; s'il refuse d'accepter ou s'il signe avec réserve, il doit déduire ses motifs par écrit dans les vingt jours qui suivent la présentation des pièces.

Voyez *Entrepreneurs*.

DÉCRET.

Le mot décret, a suivant les temps, désigné divers actes de la puissance souveraine ou du chef de l'Etat.

Il a été introduit dans le langage politique par l'assemblée nationale de 1789; elle rendait des décrets, qui devenaient *lois* lorsqu'ils avaient reçu la sanction royale. Cette sanction n'était pas nécessaire pour les décrets concernant les élections, la mise en accusation des ministres, l'établissement et la perception des contributions publiques. Les décrets-lois qui ont reçu la sanction royale portent deux dates, celle du vote par l'assemblée et celle de l'approbation par le roi.

La Convention rendit des décrets qui avaient force de loi puisqu'ils émanaient d'un pouvoir dictatorial.

Sous le Directoire et le Consulat, on donna le nom de lois aux actes du pouvoir législatif et le nom d'arrêtés aux actes du pouvoir exécutif.

Sous le premier empire, la distinction fut conservée, mais les actes de l'empereur prirent le nom de décrets. Les décrets impériaux, non déclarés inconstitutionnels par le Sénat de l'empire, sont reconnus avoir force de loi.

Parmi les décrets ayant force de loi, il faut citer encore ceux du gouvernement provisoire de 1848 et de l'assemblée constituante jusqu'au 4 novembre 1848; à partir de cette date, l'assemblée devint législative. Du 2 décembre 1851 jusqu'à la promulgation de la constitution de 1852, les décrets du chef de l'Etat ont force de loi comme émanant d'un pouvoir dictatorial ; il en est de même des décrets du gouvernement de la défense nationale du 4 septembre 1870 à février 1871.

Aujourd'hui, les décrets sont des actes du chef de l'Etat, pris en vertu d'une délégation spéciale de la loi ou en vertu des pouvoirs généraux qui lui sont conférés par les lois et la constitution.

Tous les décrets du président de la République doivent être contresignés par un ministre.

Avant 1870, le conseil d'État n'émettait que des avis; ces avis étaient approuvés par le chef de l'Etat et transformés soit en ordonnance royale, soit en décret impérial.

Aujourd'hui, le conseil d'Etat prononce comme cour souveraine et rend des *arrêts*, ainsi que le tribunal des conflits.

Parmi les décrets, il en est qui doivent être rendus dans la forme des règlements d'administration publique, c'est-à-dire après avoir été adoptés par le conseil d'Etat en assemblée générale; l'énumération en est donnée à l'art. 5 du décret du 25 août 1872.

D'autres décrets doivent être soumis à l'avis d'une section du conseil d'Etat; enfin, la plupart sont simplement rendus sur le rapport du ministre compétent.

Les décrets ayant force de loi ne peuvent être abrogés ou modifiés que par une loi.

A moins de délégation de la loi, un décret ne peut établir ni pénalité, ni impôt.

Les décrets purement administratifs ne peuvent être interprétés que par l'administration; les décrets réglementaires, participant en quelque sorte à la loi, peuvent être, le cas échéant, interprétés par les tribunaux civils.

Les décrets sont insérés au *Bulletin des lois* et au *Journal officiel* lorsqu'ils offrent un intérêt général.

DÉFAUT.

Un jugement est rendu par défaut contre une partie lorsqu'il est prononcé sur la demande de la partie adverse, sans que l'autre ait été entendue, soit par défaut de comparaître, soit par défaut de défendre, soit par défaut de plaider.

La partie qui a fait défaut peut former opposition au jugement dans les délais prescrits.

Le jugement rendu contre l'intérêt d'un tiers, qui n'aurait pas été mis en cause, n'est pas un jugement par défaut; le tiers intéressé conserve le droit d'attaquer ce jugement par tierce opposition.

Voir *Opposition*.

DÉFENDEUR.

Le défendeur est celui qui repousse une demande qui lui est faite en justice; c'est celui qui se défend contre le *demandeur* qui l'attaque.

DÉFICIT.

Le *déficit* est ce qui manque à quelque chose qu'on devait représenter intact.

Le comptable en deniers ou en matières, qui ne peut représenter intégralement les sommes ou les objets qu'il doit, d'après sa comptabilité, avoir en caisse ou en magasin, est constitué en déficit.

Le déficit provient de négligence ou de malversation; le débet provient d'une erreur commise par le comptable, soit qu'il ait payé en trop, soit qu'il ait omis une recette.

D'après la loi du 9 juin 1853, celui qui est constitué en déficit, pour détournement de deniers ou de matières, perd ses droits à la pension, lors même qu'elle aurait été liquidée ou inscrite.

DÉFRICHEMENT.

Voir *Reboisement*.

DÉGRADATION DES MONUMENTS.

La dégradation des monuments est punie par l'art. 257 du Code pénal :

« Quiconque aura détruit, abattu, mutilé ou dégradé des monuments, statues et autres objets destinés à l'utilité ou à la décoration publique, et élevés par l'autorité publique ou avec son autorisation, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, et d'une amende de 100 fr. à 500 fr. »

La destruction de jalons ou repères posés par les ingénieurs ne peut être assimilée à la dégradation des monuments; c'est une opposition par voie de fait à l'exécution de travaux publics.

DÉLAI.

La loi a fixé, comme mesure d'ordre public, des délais en matière judiciaire et administrative. C'est ainsi qu'un arrêté du conseil de préfecture doit être, à peine de déchéance, attaqué dans les trois mois devant le conseil d'Etat; des délais sont fixés pour l'opposition aux jugements et arrêtés rendus par défaut; les ministres doivent statuer dans un délai de quatre mois sur les recours qui leur sont présentés.

Nous n'avons pas à énumérer tous les délais légaux qui sont signalés chacun en sa place, et nous nous contenterons de rappeler ce principe général : 1° que le *jour* de *notification* du délai n'en fait point partie; 2° que le dernier jour du délai en fait partie intégralement.

Autrement dit, un délai quelconque, évalué en un nombre de jours, doit toujours comporter ce nombre de jours francs.

DÉLAI DE GARANTIE.

En vue de sauvegarder les droits de l'administration contre les entrepreneurs de travaux publics, on exerce sur les sommes dues aux entrepreneurs une retenue dite de garantie, qui n'est payée qu'à l'expiration d'un délai fixé par le marché.

Le délai de garantie est, en général, fixé à un an pour les travaux d'art et à six mois pour les terrassements et empierrements. La retenue de garantie est le dixième du montant des travaux faits.

Le délai de garantie commence à courir à partir de la réception provisoire, dûment constatée par procès-verbal, et à l'expiration de ce délai il est procédé à la réception définitive, à la suite de laquelle l'entrepreneur peut être intégralement payé.

La réception définitive et l'expiration du délai de garantie ne dispensent jamais l'entrepreneur de la responsabilité décennale qui est de droit commun; le délai de garantie a pour but principal de garantir l'administration contre les malfaçons de détail, et la responsabilité décennale concerne les vices du gros œuvre.

Voir *Entrepreneurs*.

DÉLITS.

L'infraction que les lois punissent de peines correctionnelles est un *délit*. Les tentatives de délits ne sont considérées comme délits que dans les cas déterminés par une disposition spéciale de la loi.

Voir *Contraventions*.

DEMANDEUR.

Le demandeur est celui qui forme une action en justice pour obtenir une chose à laquelle il croit avoir droit. Celui qu'il attaque est le défendeur.

DEMEURE (Mise en)

La mise en demeure est une sommation de faire ce qui a été stipulé par un marché, par une convention. Cette formalité ne doit pas être négligée, à moins que dans l'acte qu'il s'agit d'exécuter il n'y ait une condition précise qui rende cette précaution inutile. Mais pour peu que la clause soit simplement comminatoire, ou que les motifs de la poursuite puissent être contestés, un administrateur prudent a grand soin de mettre en demeure le retardataire (T. de V.).

DÉMISSION.

La démission est l'acte par lequel celui qui est pourvu d'une charge ou d'un emploi déclare y renoncer et ne vouloir plus en exercer les fonctions.

Tant qu'une démission n'est pas acceptée, le démissionnaire est tenu de continuer son service s'il est en possibilité de le faire ; autrement la marche des affaires qui lui étaient confiées se trouverait interrompue.

D'après l'art. 26 du décret du 13 octobre 1851 sur l'organisation du corps des ponts et chaussées,

« Les ingénieurs démissionnaires ne peuvent quitter leurs fonctions qu'après que leur démission a été acceptée par le président de la République.

« Ils perdent leurs droits à la retraite. »

D'après la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles, art. 27, tout fonctionnaire ou employé démissionnaire, destitué, révoqué d'emploi, perd ses droits à la pension. S'il est remis en activité, son premier service lui est compté.

DÉPARTEMENTS.

Statistique. — Les départements sont les divisions principales du territoire français. Lors de la suppression des provinces, pays d'Etats, généralités, la Constituante divisa la France en départements et en districts. Les districts, plus nombreux que nos arrondissements actuels, ont été supprimés plus tard, et remplacés par les arrondissements qui se subdivisent en cantons et ceux-ci en communes.

La France compte : 86 départements, non compris le territoire de Belfort, organisé comme un département.

Les 86 départements sont divisés en 361 arrondissements.

Le département du Rhône n'a que deux arrondissements ; tous les autres départements ont au moins trois arrondissements ; la moyenne est de quatre arrondissements par département. Les départements du Calvados, de la Charente-Inférieure, de la Gironde, d'Ille-et-Vilaine, de la Manche, du Pas-de-Calais, de Seine-et-Oise, ont six arrondissements, le département du Nord en a sept.

Les 361 arrondissements, plus le territoire de Belfort, comprennent 2,865 cantons, et 35,989 communes, renfermant 36,102,921 habitants d'après le recensement de 1872.

Historique. — L'historique de l'administration départementale a été parfaitement résumé par M. Waddington, dans le rapport à l'appui de la loi organique du 10 août 1871 :

« C'est par un décret du 18 janvier 1790 que l'Assemblée constituante divisa la France en départements. Dans sa pensée, le département n'était qu'une simple division territoriale, formée uniquement pour faciliter l'action politique et administrative du pouvoir central, mais n'ayant ni une existence propre, ni des intérêts particuliers distincts de ceux de l'Etat. La loi du 22 décembre 1790 confia leur administration à des assemblées électives, investies de pouvoirs très étendus, il est vrai, mais se rapportant tous aux intérêts généraux, et n'ayant rien de distinct ni de spécial aux départements eux-mêmes.

« Par la loi du 24 messidor an VI, le directoire mit à la charge des départements un certain nombre de dépenses relatives à la justice et à l'instruction publique, auxquelles on faisait face par des sous additionnels au principal de la contribution. Cette disposition, qui fut reproduite dans la loi du 15 frimaire an VII, n'était au fond qu'un expédient financier, et n'apportait en réalité aucune modification dans la situation des départements, qui demeuraient toujours de simples divisions administratives. Sous le Consulat, qui porta la centralisation à son comble, la loi du 28 pluviôse an VIII remplaça, dans le département, les administrations électives par un préfet, assisté d'un conseil de préfecture et d'un conseil général, dont les membres étaient nommés par le premier consul. Le département n'avait toujours ni budget ni propriétés.

« Cependant un changement bien impor-

tant ne tarda pas à être introduit dans la législation, sous une forme modeste et presque inaperçue. Les dépenses à la charge du département furent divisées en dépenses fixes sur lesquelles les conseils généraux donnaient leur avis, et en dépenses variables pour lesquelles l'art. 34 de la loi de finances du 2 ventôse an XIII autorisa les conseils généraux à voter des centimes facultatifs. A partir de ce jour, le département commença à disposer de ressources propres; pour la première fois, il eut véritablement un budget.

« En 1811, la détresse financière du gouvernement le détermina à mettre à la charge du département des édifices et des routes qui avaient été rattachés jusque-là au service général de l'Etat. Le décret du 9 avril lui concéda les édifices consacrés au service des cours et tribunaux et de l'instruction publique, et celui du 16 décembre mit à sa charge les routes impériales de 3e classe, qui formèrent le premier réseau des routes départementales.

« Le département n'était pas encore propriétaire, car cette qualité lui fut longtemps contestée par le conseil d'Etat, notamment par deux avis du 20 novembre 1818 et du 15 octobre 1819, et par une instruction du ministère de l'intérieur, adressée aux préfets le 17 avril 1832; c'était toutefois un acheminement vers la propriété.

« Cet état de choses dura jusqu'en 1833. Deux projets de loi, relatifs à l'organisation des conseils généraux et présentés, l'un en 1821, par M. Siméon, l'autre en 1829, par M. de Martignac, ne purent aboutir par suite des circonstances politiques. La loi du 22 juin 1833 rendit enfin les conseils généraux électifs, et celle du 10 mai 1838 régla leurs attributions; le droit de posséder était pleinement reconnu aux départements; ils devenaient des personnes civiles, ils étaient le centre d'intérêts locaux nombreux et considérables, et la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux imprima aux travaux des conseils généraux une activité et leur donna une importance qu'ils n'avaient pas encore connues. Toutefois, ils étaient encore soumis d'une façon absolue à la tutelle de l'Etat, puisque aucune de leurs délibérations n'était exécutoire sans l'approbation de l'autorité supérieure. Sauf quelques modifications introduites dans leur organisation par le décret du 3 juillet 1848 et la loi du 7 juillet 1852, les conseils généraux restèrent sous l'Empire ce qu'ils avaient été sous la monarchie de Juillet. Un projet de loi organique, comprenant leur organisation et leurs attributions, avait été élaboré en 1850 par le conseil d'Etat, revu et amendé par une commission de l'Assemblée législative en 1851, et il allait être discuté, lorsque l'Assemblée fut dissoute.

« Le fameux décret du 25 mars 1852, dit décret de décentralisation, ne touchait pas directement aux attributions des conseils généraux; mais, en transportant aux préfets une foule de nominations et de décisions qui appartenaient auparavant aux ministres, il leur fit sentir plus que par le passé la tutelle étroite à laquelle ils étaient soumis.

« Enfin arriva la loi du 18 juillet 1866, l'une des meilleures qui aient été votées sous l'Empire. Pour la première fois, le conseil général est appelé à statuer définitivement et sans appel sur une foule de matières d'intérêt exclusivement départemental, et l'Etat ne se réserve plus que le droit d'annuler les délibérations entachées d'excès de pouvoir ou prises en violation de la loi. Le conseil général peut voter des centimes additionnels dans les limites fixées annuellement par la loi des finances, et conclure des emprunts remboursables dans un délai qui n'excède pas douze années; son budget et ses comptes ont été remaniés et simplifiés, les dépenses obligatoires ont été réduites aux services indispensables de l'Etat. En un mot, le conseil général a acquis la gestion complète de la fortune départementale; il est investi à cet égard d'une véritable autonomie; mais il n'a aucune action directe sur l'administration; une fois sa délibération prise, il ne peut plus intervenir, et dans l'intervalle de ses sessions annuelles, il ne peut ni contrôler les actions du préfet, ni même lui adresser une observation. Tel est l'état actuel de la législation, que le projet de loi a pour but de modifier. »

Loi organique du 10 août 1871. — L'Assemblée nationale s'est proposé dans cette loi « de condenser, de réunir en un seul corps toutes les lois antérieures sur la matière. »

La loi de 1871 est donc aujourd'hui la seule loi organique départementale; par son art. 92 elle a déclaré abrogés les titres I et II de la loi du 22 juin 1833, le titre I de la loi du 10 mai 1838 et la loi du 18 juillet 1866.

Il ne reste donc en vigueur des lois précédentes que :

Les titres III et IV de la loi de 1833 et le titre II de la loi de 1838, relatifs aux conseils d'arrondissement;

Les titres V et VI de la loi de 1833, relatifs aux élections départementales.

Encore toutes ces parties ont-elles été plus ou moins modifiées par des lois subséquentes.

Nous n'avons en somme à reproduire ici que la loi de 1871.

Loi du 10 août 1871.

TITRE Ier. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1. — Il y a dans chaque département un conseil général.

Art. 2. — Le conseil général élit dans son sein une commission départementale.

Art. 3. — Le préfet est le représentant du pouvoir exécutif dans le département.

Il est, en outre, chargé de l'instruction préalable des affaires qui intéressent le département, ainsi que de l'exécution des décisions du conseil général et de la commission départementale, conformément aux dispositions de la présente loi.

TITRE II. — De la formation des conseils généraux.

Art. 4. — Chaque canton du département élit un membre du conseil général.

Art. 5. — L'élection se fait au suffrage universel, dans chaque commune, sur les listes dressées pour les élections municipales.

Art. 6. — Sont éligibles au conseil général tous les citoyens inscrits sur une liste d'électeurs ou justifiant qu'ils devaient y être inscrits avant le jour de l'élection, âgés de vingt-cinq ans accomplis, qui sont domiciliés dans le département, et ceux qui, sans y être domiciliés, y sont inscrits au rôle d'une des contributions directes au 1er janvier de l'année dans laquelle se fait l'élection, ou justifient qu'ils devaient y être inscrits à ce jour ou ont hérité depuis la même époque d'une propriété foncière dans le département.

Toutefois, le nombre des conseillers généraux non domiciliés ne pourra dépasser le quart du nombre total dont le conseil doit être composé.

Art. 7. — Ne peuvent être élus au conseil général les citoyens qui sont pourvus d'un conseil judiciaire.

Art. 8. — Ne peuvent être élus membres du conseil général :

1° Les préfets, sous-préfets, secrétaires généraux et conseillers de préfecture, dans le département où ils exercent leurs fonctions;

2° Les procureurs généraux, avocats généraux et substituts du procureur général près les cours d'appel, dans l'étendue du ressort de la cour;

3° Les présidents, vice-présidents, juges titulaires, juges d'instruction et membres du parquet des tribunaux de première instance dans l'arrondissement du tribunal;

4° Les juges de paix, dans leurs cantons;

5° Les généraux commandant les divisions ou les subdivisions territoriales, dans l'étendue de leurs commandements;

6° Les préfets maritimes, majors généraux de la marine et commissaires de l'inscription maritime dans le département où ils résident;

7° Les commissaires et agents de police dans les cantons de leur ressort;

8° Les ingénieurs en chef de département et les ingénieurs ordinaires d'arrondissement dans le département où ils exercent leurs fonctions;

9° Les ingénieurs du service ordinaire des mines dans les cantons de leur ressort;

10° Les recteurs d'académie dans le ressort de l'académie;

11° Les inspecteurs d'académie et les inspecteurs des écoles primaires dans le département où ils exercent leurs fonctions;

12° Les ministres des différents cultes dans les cantons de leur ressort;

13° Les agents et comptables de tout ordre, employés à l'assiette, à la perception et au recouvrement des contributions directes ou indirectes, et au payement des dépenses publiques de toute nature dans le département où ils exercent leurs fonctions;

14° Les directeurs et inspecteurs des postes, des télégraphes et des manufactures de tabac dans le département où ils exercent leurs fonctions;

15° Les conservateurs, inspecteurs et autres agents des eaux et forêts dans les cantons de leur ressort;

16° Les vérificateurs des poids et mesures dans les cantons de leur ressort.

Art. 9. — Le mandat de conseiller général est incompatible, dans toute la France, avec les fonctions énumérées aux nos 1 et 7 de l'art. 8.

Art. 10. — Le mandat de conseiller général est incompatible, dans le département, avec les fonctions d'architecte départemental, d'agent voyer, d'employé de bureaux de la préfecture ou d'une sous-préfecture, et généralement de tous les agents salariés ou subventionnés sur les fonds départementaux.

La même incompatibilité existe à l'égard des entrepreneurs des services départementaux.

Art. 11. — Nul ne peut être membre de plusieurs conseils généraux.

Art. 12. — Les collèges électoraux sont convoqués par le pouvoir exécutif.

Il doit y avoir un intervalle de quinze jours francs, au moins, entre la date du décret de convocation et le jour de l'élection, qui sera toujours un dimanche. Le scrutin est ouvert à 7 heures du matin et clos le même jour à six heures. Le dépouillement a lieu immédiatement.

Lorsqu'un second tour de scrutin est nécessaire, il y est procédé le dimanche suivant.

Art. 13. — Immédiatement après le dépouillement du scrutin, les procès-verbaux de chaque commune, arrêtés et signés, sont portés au chef-lieu du canton par deux membres du bureau. Le recensement général des votes est fait par le bureau du chef-lieu, et le résultat est proclamé par son président, qui adresse tous les procès-verbaux et les pièces au préfet.

Art. 14. — Nul n'est élu membre du conseil général au premier tour de scrutin, s'il n'a réuni :

1° La majorité absolue des suffrages exprimés;

2° Un nombre de suffrages égal au quart de celui des électeurs inscrits.

Au second tour de scrutin, l'élection a lieu à la majorité relative, quel que soit le nombre des votants. Si plusieurs candidats obtiennent le même nombre de suffrages, l'élection est acquise au plus âgé.

Art. 15. — Les élections peuvent être arguées de nullité par tout électeur du canton.

Si la réclamation n'a pas été consignée au procès-verbal, elle doit être déposée au secrétariat général de la préfecture. Il en est donné récépissé.

Art. 16. — Le conseil général vérifie les pouvoirs de ses membres. Il n'y a pas de recours contre ses décisions.

Art. 17. — Le conseiller général élu dans plusieurs cantons est tenu de déclarer son option au président du conseil général dans les trois jours qui suivront la vérification de ses pouvoirs. A défaut d'option dans ce délai, le conseil général détermine, en séance publique et par la voie du sort, à quel canton le conseiller appartiendra.

Lorsque le nombre des conseillers non domiciliés dans le département dépasse le quart du conseil, le conseil général procède de la même façon pour désigner celui ou ceux dont l'élection doit être annulée.

Art. 18. — Tout conseiller général qui, par une cause survenue postérieurement à son élection, se trouve dans un des cas prévus par les art. 7, 8, 9 et 10, ou se trouve frappé de l'une des incapacités qui font perdre la qualité d'électeur, est déclaré démissionnaire par le conseil général, soit d'office, soit sur les réclamations de tout électeur.

Art. 19. Lorsqu'un conseiller général aura manqué à une session ordinaire sans excuse légitime admise par le conseil, il sera déclaré démissionnaire par le conseil général, dans la dernière séance de la session.

Art. 20. — Lorsqu'un conseiller général donne sa démission, il l'adresse au président du conseil général ou au président de la commission départementale, qui en donne immédiatement avis au préfet.

Art. 21. — Les conseillers généraux sont nommés pour six ans; ils sont renouvelés par moitié tous les trois ans, et indéfiniment rééligibles. En cas de renouvellement intégral, à la session qui suit ce renouvellement, le conseil général divise les cantons du département en deux séries, en répartissant, autant que possible dans une proportion égale, les cantons de chaque arrondissement dans chacune des séries, et il procède ensuite à un tirage au sort pour régler l'ordre du renouvellement des séries.

Art. 22. — En cas de vacance par décès, option, démission, par une des causes énumérées aux art. 17, 18 et 19, ou par toute autre cause, les électeurs devront être réunis dans le délai de trois mois.

Toutefois, si le renouvellement légal de la série à laquelle appartient le siége vacant doit avoir lieu avant la prochaine session ordinaire du conseil général, l'élection partielle se fera à la même époque.

La commission départementale est chargée de veiller à l'exécution du présent article. Elle adresse ses réquisitions au préfet et, s'il y a lieu, au ministre de l'intérieur.

TITRE III. — DES SESSIONS DES CONSEILS GÉNÉRAUX.

Art. 23. — Les conseils généraux ont chaque année deux sessions ordinaires.

La session dans laquelle sont délibérés le budget et les comptes commence de plein droit le premier lundi qui suit le 15 août et ne pourra être retardée que par une loi.

L'ouverture de l'autre session a lieu au jour fixé par le conseil général dans la session du mois d'août précédent. Dans le cas où le conseil général se serait séparé sans avoir pris aucune décision à cet égard, le jour sera fixé et la convocation sera faite par la commission départementale, qui en donnera avis au préfet.

La durée de la session d'août ne pourra excéder un mois; celle de l'autre session ordinaire ne pourra excéder quinze jours.

Art. 24. — Les conseils généraux peuvent être réunis extraordinairement :

1° Par décret du chef du pouvoir exécutif;

2° Si les deux tiers des membres en adressent la demande écrite au président.

Dans ce cas, le président est tenu d'en donner avis immédiatement au préfet, qui devra convoquer d'urgence.

La durée des sessions extraordinaires ne pourra excéder huit jours.

Art. 25. — A l'ouverture de la session d'août, le conseil général, réuni sous la présidence du doyen d'âge, le plus jeune membre faisant fonctions de secrétaire, nomme au scrutin secret et à la majorité absolue son président, un ou plusieurs vice-présidents et ses secrétaires.

Leurs fonctions durent jusqu'à la session d'août de l'année suivante.

Art. 26. — Le conseil général fait son règlement intérieur.

Art. 27. — Le préfet a entrée au conseil général; il est entendu quand il le demande, et assiste aux délibérations, excepté lorsqu'il s'agit de l'apurement de ses comptes.

Art. 28. — Les séances des conseils généraux sont publiques.

Néanmoins, sur la demande de cinq membres, du président ou du préfet, le conseil général, par assis et levé, sans débats, décide s'il se formera en comité secret.

Art. 29. — Le président a seul la police de l'assemblée.

Il peut faire expulser de l'auditoire ou arrêter tout individu qui trouble l'ordre.

En cas de crime ou de délit, il en dresse procès-verbal, et le procureur de la République en est immédiatement saisi.

Art. 30. — Le conseil général ne peut délibérer si la moitié plus un des membres dont il doit être composé n'est présente.

Les votes sont recueillis au scrutin public, toutes les fois que le sixième des membres présents le demande. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Néanmoins, les votes sur les nominations et sur les validations d'élections contestées ont toujours lieu au scrutin secret.

Le résultat des scrutins publics, énonçant le nom des votants, est reproduit au procès-verbal.

Art. 31. — Les conseils généraux devront établir jour par jour un compte rendu sommaire et officiel de leurs séances, qui sera tenu à la disposition de tous les journaux du département, dans les quarante-huit heures qui suivront la séance.

Les journaux ne pourront apprécier une discussion du conseil général sans reproduire en même temps la portion du compte rendu afférente à cette discussion.

Toute contravention à cette disposition sera punie d'une amende de 50 à 500 francs.

Art. 32. — Les procès-verbaux des séances, rédigés par un des secrétaires, sont arrêtés au commencement de chaque séance, et signés par le président et le secrétaire.

Ils contiennent les rapports, les noms des membres qui ont pris part à la discussion et l'analyse de leurs opinions.

Tout électeur ou contribuable du département a le droit de demander la communication sans déplacement et de prendre copie de toutes les délibérations du conseil général, ainsi que des procès-verbaux des séances publiques, et de les reproduire par la voie de la presse.

Art. 33. — Tout acte et toute délibération d'un conseil général relatifs à des objets qui ne sont pas légalement compris dans ses attributions sont nuls et de nul effet.

La nullité est prononcée par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

Art. 34. — Toute délibération prise hors des réunions du conseil, prévues ou autorisées par la loi, est nulle et de nul effet.

Le préfet, par un arrêté motivé, déclare la réunion illégale, prononce la nullité des actes, prend toutes les mesures nécessaires pour que l'assemblée se sépare immédiatement et transmet son arrêté au procureur général du ressort pour l'exécution des lois et l'application, s'il y a lieu, des peines déterminées par l'art. 258 du Code pénal. En cas de condamnation, les membres condamnés sont déclarés par le jugement exclus du conseil et inéligibles pendant les trois années qui suivront la condamnation.

Art. 35. — Pendant les sessions de l'Assemblée nationale, la dissolution d'un conseil général ne peut être prononcée par le chef du pouvoir exécutif que sous l'obligation expresse d'en rendre compte à l'Assemblée, dans le plus bref délai possible. En ce cas, une loi fixe la date de la nouvelle élection, et décide si la commission départementale doit conserver son mandat jusqu'à la réunion du nouveau conseil général, ou autorise le pouvoir exécutif à en nommer provisoirement une autre.

Art. 36. — Dans l'intervalle des sessions de l'Assemblée nationale, le chef du pouvoir exécutif peut prononcer la dissolution d'un conseil général pour des causes spéciales à ce conseil.

Le décret de dissolution doit être motivé.

Il ne peut jamais être rendu par voie de mesure générale. Il convoque en même temps les électeurs du département pour le quatrième dimanche qui suivra sa date. Le nouveau conseil général se réunit de plein droit le deuxième lundi après l'élection et nomme sa commission départementale.

TITRE IV. — DES ATTRIBUTIONS DES CONSEILS GÉNÉRAUX.

Art. 37. — Le conseil général répartit chaque année, à sa session d'août, les contributions directes, conformément aux règles établies par les lois.

Avant d'effectuer cette répartition, il statue sur les demandes délibérées par les conseils compétents en déduction de contingent.

Art. 38. — Le conseil général prononce définitivement sur les demandes en réduction de contingent formées par les communes et préalablement soumises au conseil compétent.

Art. 39. — Si le conseil général ne se réunissait pas, ou s'il se séparait sans avoir arrêté la répartition des contributions directes, les mandements des contingents seront délivrés par le préfet, d'après les bases de la répartition précédente, sauf les modifications à porter dans le contingent en exécution des lois.

Art. 40. — Le conseil général vote les centimes additionnels dont la perception est autorisée par les lois.

Il peut voter des centimes extraordinaires dans la limite du maximum fixé annuellement par la loi de finances.

Il peut voter également les emprunts départementaux remboursables dans un délai qui ne pourra excéder quinze années, sur les ressources ordinaires et extraordinaires.

Art. 41. — Dans le cas où le conseil général

voterait une contribution extraordinaire ou un emprunt au delà des limites déterminées dans l'article précédent, cette contribution ou cet emprunt ne pourrait être autorisé que par une loi.

Art. 42. — Le conseil général arrête, chaque année, à sa session d'août, dans les limites fixées annuellement par la loi de finances, le maximum du nombre des centimes extraordinaires que les conseils municipaux sont autorisés à voter, pour en affecter le produit à des dépenses extraordinaires d'utilité communale.

Si le conseil général se sépare sans l'avoir arrêté, le maximum fixé pour l'année précédente est maintenu jusqu'à la session d'août de l'année suivante.

Art. 43. — Chaque année, dans sa session d'août, le conseil général, par un travail d'ensemble comprenant toutes les communes du département, procède à la révision des sections électorales et en dresse le tableau.

Art. 44. — Le conseil général opère la reconnaissance, détermine la largeur et prescrit l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun.

Les délibérations qu'il prend à cet égard produisent les effets spécifiés aux art. 15 et 16 de la loi du 21 mai 1836.

Art. 45. — Le conseil général, sur l'avis motivé du directeur et de la commission de surveillance, pour les écoles normales, du proviseur ou du principal et du bureau d'administration, pour les lycées ou collèges, du chef d'institution, pour les institutions d'enseignement libre, nomme et révoque les titulaires des bourses entretenues sur les fonds départementaux.

L'autorité universitaire, ou le chef d'institution libre, peut prononcer la révocation dans le cas d'urgence; ils en donnent avis immédiatement au président de la commission départementale et en font connaître les motifs.

Le conseil général détermine les conditions auxquelles seront tenus de satisfaire les candidats aux fonctions rétribuées exclusivement sur les fonds départementaux et les règles des concours d'après lesquels les nominations devront être faites.

Néanmoins, sont maintenus les droits des archivistes paléographes, tels qu'ils sont réglés par l'ordonnance de 1833.

Art. 46. — Le conseil général statue définitivement sur les objets ci-après désignés, savoir :

1° Acquisition, aliénation et échange des propriétés départementales, mobilières ou immobilières, quand ces propriétés ne sont pas affectées à l'un des services énumérés au n° 4.

2° Mode de gestion des propriétés départementales ;

3° Baux de biens donnés ou pris à ferme ou à loyer, quelle qu'en soit la durée ;

4° Changement de destination des propriétés et des édifices départementaux autres que les hôtels de préfecture et de sous-préfecture, et des locaux affectés aux cours d'assises, aux tribunaux, aux écoles normales, au casernement de la gendarmerie et aux prisons;

5° Acceptation ou refus de dons et legs faits au département, quand ils ne donnent pas lieu à réclamation;

6° Classement et direction des routes départementales;

Projets, plans et devis des travaux à exécuter pour la construction, la rectification ou l'entretien desdites routes;

Désignation des services qui seront chargés de leur construction et de leur entretien ;

7° Classement et direction des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun ; désignation des communes qui doivent concourir à la construction et à l'entretien desdits chemins, et fixation du contingent annuel de chaque commune; le tout sur l'avis des conseils compétents ;

Répartition des subventions accordées, sur les fonds de l'État ou du département, aux chemins vicinaux de toute catégorie;

Désignation des services auxquels sera confiée l'exécution des travaux sur les chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, et mode d'exécution des travaux à la charge du département;

Taux de la conversion en argent des journées de prestation;

8° Déclassement des routes départementales, des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun;

9° Projets, plans et devis de tous autres travaux à exécuter sur les fonds départementaux et désignation des services auxquels ces travaux seront confiés;

10° Offres faites par les communes, les associations ou les particuliers pour concourir à des dépenses quelconques d'intérêt départemental ;

11° Concessions à des associations, à des compagnies ou à des particuliers de travaux d'intérêt départemental ;

12° Direction des chemins de fer d'intérêt local, mode et conditions de leur construction, traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation;

13° Établissement et entretien des bacs et passages d'eau sur les routes et chemins à la charge du département; fixation des tarifs de péage;

14° Assurances des bâtiments départementaux;

15° Action à intenter ou à soutenir au nom du département, sauf les cas d'urgence, dans lesquels la commission départementale pourra statuer ;

16° Transactions concernant les droits des départements;

17° Recettes de toute nature et dépenses des établissements d'aliénés appartenant au département; approbation des traités passés avec des établissements privés ou publics pour le traitement des aliénés du département;

18° Service des enfants assistés;

19° Part de la dépense des aliénés et des enfants assistés qui sera mise à la charge des communes, et bases de la répartition à faire entre elles;

20° Créations d'institutions départementales d'assistance publique, et service de l'assistance publique dans les établissements départementaux;

21° Etablissement et organisation des caisses de retraite ou tout autre mode de rémunération en faveur des employés des préfectures et des sous-préfectures et des agents salariés sur les fonds départementaux;

22° Part contributive du département aux dépenses des travaux qui intéressent à la fois le département et les communes;

23° Difficultés élevées relativement à la répartition de la dépense des travaux qui intéressent plusieurs communes du département;

24° Délibérations des conseils municipaux ayant pour but l'établissement, la suppression ou les changements de foires et marchés;

25° Délibérations des conseils municipaux ayant pour but la prorogation des taxes additionnelles d'octroi actuellement existantes, où l'augmentation des taxes principales au delà d'un décime, le tout dans les limites du maximum des droits et de la nomenclature des objets fixés par le tarif général, établi conformément à la loi du 24 juillet 1867;

26° Changements à la circonscription des communes d'un même canton et à la désignation de leurs chefs-lieux, lorsqu'il y accord entre les conseils municipaux.

Art. 47. — Les délibérations par lesquelles les conseils généraux statuent définitivement sont exécutoires si, dans le délai de vingt jours, à partir de la clôture de la session, le préfet n'en a pas demandé l'annulation pour excès de pouvoir ou pour violation d'une disposition de la loi ou d'un règlement d'administration publique.

Le recours formé par le préfet doit être notifié au président du conseil général et au président de la commission départementale. Si, dans le délai de deux mois, à partir de la notification, l'annulation n'a pas été prononcée, la délibération est exécutoire.

Cette annulation ne peut être prononcée que par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

Art. 48. — Le conseil général délibère :

1° Sur l'acquisition, l'aliénation et l'échange des propriétés départementales affectées aux hôtels de préfecture et de sous-préfectures, aux écoles normales, aux cours d'assises et tribunaux, au casernement de la gendarmerie et aux prisons;

2° Sur le changement de destination des propriétés départementales affectées à l'un des services ci-dessus énumérés;

3° Sur la part contributive à imposer au département dans les travaux exécutés par l'État qui intéressent le département;

4° Sur les demandes des conseils municipaux : 1° pour l'établissement ou le renouvellement d'une taxe d'octroi sur des matières non comprises dans le tarif général indiqué à l'art. 46; 2° pour l'établissement ou le renouvellement d'une taxe excédant le maximum fixé par ledit tarif; 3° pour l'assujettissement à la taxe d'objets non encore imposés dans le tarif local; 4° pour les modifications aux règlements ou aux périmètres existants;

5° Sur tous les autres objets sur lesquels il est appelé à délibérer par les lois et règlements, et généralement sur tous les objets d'intérêt départemental dont il est saisi, soit par une proposition du préfet, soit sur l'initiative d'un de ses membres.

Art. 49. — Les délibérations prises par le conseil général, sur les matières énumérées à l'article précédent, sont exécutoires si, dans le délai de trois mois, à partir de la clôture de la session, un décret motivé n'en a pas suspendu l'exécution.

Art. 50. — Le conseil général donne son avis :

1° Sur les changements proposés à la circonscription du territoire du département, des arrondissements, des cantons et des communes, et la désignation des chefs-lieux, sauf le cas où il statue définitivement, conformément à l'art. 46, n° 26;

2° Sur l'application des dispositions de l'art. 90 du Code forestier, relatives à la soumission au régime forestier des bois, taillis ou futaies appartenant aux communes, et à la conversion en bois de terrains en pâturages;

3° Sur les délibérations des conseils municipaux relatives à l'aménagement, au mode d'exploitation, à l'aliénation et au défrichement des bois communaux;

Et généralement sur tous les objets sur lesquels il est appelé à donner son avis en vertu des lois et règlements, ou sur lesquels il est consulté par les ministres.

Art. 51. — Le conseil général peut adresser directement au ministre compétent, par l'intermédiaire de son président, les réclamations qu'il aurait à présenter dans l'intérêt spécial du département, ainsi que son opinion sur l'état et les besoins des différents services publics, en ce qui touche le département.

Il peut charger un ou plusieurs de ses membres de recueillir sur les lieux les renseignements qui lui nécessaires pour statuer sur les affaires qui sont placées dans ses attributions.

Tous vœux politiques lui sont interdits. Néanmoins, il peut émettre des vœux sur toutes les questions économiques et d'administration générale.

Art. 52. — Les chefs de service des administrations publiques dans le département sont tenus de fournir verbalement ou par écrit tous les renseignements qui leur seraient réclamés par le conseil général, sur les questions qui intéressent le département.

Art. 53. — Le préfet accepte ou refuse les dons et legs faits au département, en vertu, soit de la décision du conseil général, quand il n'y a pas de réclamations des familles, soit de la décision du gouvernement, quand il y a réclamation.

Le préfet peut toujours, à titre conservatoire, accepter les dons et legs. La décision du conseil général ou du gouvernement, qui intervient ensuite, a effet du jour de cette acceptation.

Art. 54. — Le préfet intente les actions en vertu de la décision du conseil général, et il peut, sur l'avis conforme de la commission départementale, défendre à toute action intentée contre le département.

Il fait tous actes conservatoires et interruptifs de déchéance.

En cas de litige entre l'Etat et le département, l'action est intentée ou soutenue, au nom du département, par un membre de la commission départementale désigné par elle.

Le préfet, sur l'avis conforme de la commission départementale, passe les contrats au nom du département.

Art. 55. — Aucune action judiciaire, autre que les actions possessoires, ne peut, à peine de nullité, être intentée contre un département, qu'autant que le demandeur a préalablement adressé au préfet un mémoire exposant l'objet et les motifs de sa réclamation.

Il lui en est donné récépissé.

L'action ne peut être portée devant les tribunaux que deux mois après la date du récépissé, sans préjudice des actes conservatoires.

La remise du mémoire interrompra la prescription, si elle est suivie d'une demande en justice dans le délai de trois mois.

Art. 56. — A la session d'août, le préfet rend compte au conseil général, par un rapport spécial et détaillé, de la situation du département et de l'état des différents services publics.

A l'autre session ordinaire, il présente au conseil général un rapport sur les affaires qui doivent lui être soumises pendant cette session.

Ces rapports sont imprimés et distribués à tous les membres du conseil général huit jours au moins avant l'ouverture de la session.

TITRE V. — Du budget et des comptes du département.

Art. 57. — Le projet de budget du département est préparé et présenté par le préfet, qui est tenu de le communiquer à la commission départementale, avec les pièces à l'appui, dix jours au moins avant l'ouverture de la session d'août.

Le budget, délibéré par le conseil général, est définitivement réglé par décret.

Il se divise en budget ordinaire et budget extraordinaire.

Art. 58. — Les recettes du budget ordinaire se composent :

1° Du produit des centimes ordinaires additionnels, dont le nombre est fixé annuellement par la loi de finances ;

2° Du produit des centimes autorisés pour les dépenses des chemins vicinaux et de l'instruction primaire par les lois des 21 mai 1836, 15 mars 1850 et 10 avril 1867, dont l'affectation spéciale est maintenue ;

3° Du produit des centimes spéciaux affectés à la confection du cadastre par la loi du 2 août 1829 ;

4° Du revenu et du produit des propriétés départementales ;

5° Du produit des expéditions d'anciennes pièces ou d'actes de la préfecture déposés aux archives ;

6° Du produit des droits de péage des bacs et passages d'eau sur les routes et chemins à la charge du département, des autres droits de péage et de tous autres droits concédés au département par les lois ;

7° De la part allouée au département sur le fonds inscrit annuellement au budget du ministère de l'intérieur et réparti, conformément à un tableau annexé à la loi de finances, entre les départements qui, en raison de leur situation financière, doivent recevoir une allocation sur les fonds généraux du budget ;

8° Des contingents de l'Etat et des communes pour le service des aliénés et des enfants assistés, et de toute autre subvention applicable au budget ordinaire ;

9° Du contingent des communes et autres ressources éventuelles pour le service vicinal et pour les chemins de fer d'intérêt local.

Art. 59. — Les recettes du budget extraordinaire se composent :

1° Du produit des centimes extraordinaires votés annuellement par le conseil général, dans les limites déterminées par la loi de finances, ou autorisés par des lois spéciales ;

2° Du produit des emprunts ;

3° Des dons et legs ;

4° Du produit des biens aliénés ;

5° Du remboursement des capitaux exigibles et des rentes rachetées ;

6° De toutes autres recettes accidentelles.

Sont comprises définitivement parmi les

propriétés départementales les anciennes routes impériales de troisième classe, dont l'entretien a été mis à la charge des départements par le décret du 16 décembre 1811 ou postérieurement.

Art. 60. — Le budget ordinaire comprend les dépenses suivantes :

1° Loyer, mobilier et entretien des hôtels de préfecture, et de sous-préfecture, du local nécessaire à la réunion du conseil départemental d'instruction publique et du bureau de l'inspecteur d'académie;

2° Casernement ordinaire des brigades de gendarmerie;

3° Loyer, entretien, mobilier et menues dépenses des cours d'assises, tribunaux civils et tribunaux de commerce, et menues dépenses des justices de paix;

4° Frais d'impression et de publication des listes pour les élections consulaires, frais d'impression des cadres pour la formation des listes électorales et des listes du jury;

5° Dépenses ordinaires d'utilité départementale;

6° Dépenses imputées sur les centimes spéciaux établis en vertu des lois des 2 août 1829, 21 mai 1836, 15 mars 1850 et 10 avril 1867.

Néanmoins les départements qui, pour assurer le service des chemins vicinaux et de l'instruction primaire, n'auront pas besoin de faire emploi de la totalité des centimes spéciaux, pourront en appliquer le surplus aux autres dépenses de leur budget ordinaire. L'affectation de l'excédant du produit des 3 centimes spéciaux de l'instruction primaire à des dépenses étrangères à ce service ne pourra avoir lieu qu'à l'une des sessions de l'année suivante, et lorsque cet excédant aura été constaté en fin d'exercice.

Les départements qui seraient en situation d'user de la faculté autorisée par le paragraphe précédent, et qui n'en feraient pas usage, ne pourront recevoir aucune allocation sur le fonds mentionné au n° 7 de l'art. 58.

Art. 61. — Si un conseil général omet d'inscrire au budget un crédit suffisant pour l'acquittement des dépenses énoncées aux n°s 1, 2, 3 et 4 de l'article précédent, ou pour l'acquittement de dettes exigibles, il y est pourvu au moyen d'une contribution spéciale, portant sur les quatre contributions directes, et établie par un décret, si elle est dans les limites du maximum fixé annuellement par la loi de finances, ou par une loi, si elle doit excéder ce maximum.

Le décret est rendu dans la forme des règlements d'administration publique et inséré au *Bulletin des lois*.

Aucune autre dépense ne peut être inscrite d'office dans le budget ordinaire, et les allocations qui y sont portées par le conseil général ne peuvent être ni changées ni modifiées par le décret qui règle le budget.

Art. 62. — Le budget extraordinaire comprend les dépenses qui sont imputées sur les recettes énumérées à l'art. 59.

Art. 63. — Les fonds qui n'auront pu recevoir leur emploi dans le cours de l'exercice seront reportés, après clôture, sur l'exercice en cours d'exécution, avec l'affectation qu'ils avaient au budget voté par le conseil général.

Les fonds libres provenant d'emprunts, de centimes ordinaires et extraordinaires recouvrés ou à recouvrer dans le cours de l'exercice, ou de toute autre recette, seront cumulés, suivant la nature de leur origine, avec les ressources de l'exercice en cours d'exécution, pour recevoir l'affectation nouvelle qui pourra leur être donnée par le conseil général dans le budget rectificatif de l'exercice courant.

Les conseils généraux peuvent porter au budget un crédit pour dépenses imprévues.

Art. 64. — Le comptable chargé du recouvrement des ressources éventuelles est tenu de faire, sous sa responsabilité, toutes les diligences nécessaires pour la rentrée de ces produits.

Les rôles et états des produits sont rendus exécutoires par le préfet, et par lui remis au comptable.

Les oppositions, lorsque la matière est de la compétence des tribunaux ordinaires, sont jugées comme affaires sommaires.

Art. 65. — Le comptable chargé du service des dépenses départementales ne peut payer que sur les mandats délivrés par le préfet, dans la limite des crédits ouverts par les budgets de département.

Art. 66. — Le conseil général entend et débat les comptes d'administration qui lui sont présentés par le préfet, concernant les recettes et les dépenses du budget départemental.

Les comptes doivent être communiqués à la commission départementale, avec les pièces à l'appui, dix jours au moins avant l'ouverture de la session d'août.

Les observations du conseil général sur les comptes présentés à son examen sont adressées directement par son président au ministre de l'intérieur.

Ces comptes, provisoirement arrêtés par le conseil général, sont définitivement réglés par décret.

A la session d'août, le préfet soumet au conseil général le compte annuel de l'emploi des ressources municipales affectées aux chemins de grande communication et d'intérêt commun.

Art. 67. — Les budgets et les comptes du département définitivement réglés sont rendus publics par la voie de l'impression.

Art. 68. — Les secours pour travaux concernant les églises et presbytères;

Les secours généraux à des établissements et institutions de bienfaisance;

Les subventions aux communes pour acquisition, construction et réparation de maisons d'école et de salles d'asile ;

Les subventions aux comices et associations agricoles ne pourront être alloués par le ministre compétent que sur la proposition du conseil général du département.

A cet effet, le conseil général dressera un tableau collectif des propositions en les classant par ordre d'urgence.

TITRE VI. — De la commission départementale.

Art. 69. — La commission départementale est élue chaque année, à la fin de la session d'août.

Elle se compose de quatre membres au moins et de sept au plus et elle comprend un membre choisi, autant que possible, parmi les conseillers élus ou domiciliés dans chaque arrondissement.

Les membres de la commission sont indéfiniment rééligibles.

Art. 70. — Les fonctions de membre de la commission départementale sont incompatibles avec celles de maire du chef-lieu du département et avec le mandat de député.

Art. 71. —La commission départementale est présidée par le plus âgé de ses membres. Elle élit elle-même son secrétaire. Elle siège à la préfecture, et prend, sous l'approbation du conseil général et avec le concours du préfet, toutes les mesures nécessaires pour assurer son service.

Art. 72. — La commission départementale ne peut délibérer si la majorité de ses membres n'est présente.

Les décisions sont prises à la majorité absolue des voix.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Il est tenu procès-verbal des délibérations. Les procès-verbaux font mention du nom des membres présents.

Art. 73. — La commission départementale se réunit au moins une fois par mois, aux époques et pour le nombre de jours qu'elle détermine elle-même, sans préjudice du droit qui appartient à son président et au préfet de la convoquer extraordinairement.

Art. 74. — Tout membre de la commission départementale qui s'absente des séances pendant deux mois consécutifs, sans excuse légitime admise par la commission, est réputé démissionnaire.

Il est pourvu à son remplacement à la plus prochaine session du conseil général.

Art. 75. — Les membres de la commission départementale ne reçoivent pas de traitement.

Art. 76. — Le préfet ou son représentant assiste aux séances de la commission ; ils sont entendus quand ils le demandent.

Les chefs de service des administrations publiques dans le département sont tenus de fournir, verbalement ou par écrit, tous les renseignements qui leur seraient réclamés par la commission départementale, sur les affaires placées dans ses attributions.

Art. 77. — La commission départementale règle les affaires qui lui sont renvoyées par le conseil général, dans les limites de la délégation qui lui est faite.

Elle délibère sur toutes les questions qui lui sont déférées par la loi, et elle donne son avis au préfet sur toutes les questions qu'il lui soumet ou sur lesquelles elle croit devoir appeler son attention dans l'intérêt du département.

Art. 78. — Le préfet est tenu d'adresser à la commission départementale, au commencement de chaque mois, l'état détaillé des ordonnances de délégation qu'il a reçues et des mandats de payement qu'il a délivrés pendant le mois précédent, concernant le budget départemental.

La même obligation existe pour les ingénieurs en chef, sous-ordonnateurs délégués.

Art. 79. — A l'ouverture de chaque session ordinaire du conseil général, la commission départementale lui fait un rapport sur l'ensemble de ses travaux et lui soumet toutes les propositions qu'elle croit utiles.

A l'ouverture de la session d'août, elle lui présente dans un rapport sommaire ses observations sur le budget proposé par le préfet.

Ces rapports sont imprimés et distribués, à moins que la commission n'en décide autrement.

Art. 80. — Chaque année, à la session d'août, la commission départementale présente au conseil général le relevé de tous les emprunts communaux et de toutes les contributions extraordinaires communales qui ont été votées depuis la précédente session d'août, avec indication du chiffre total des centimes extraordinaires et des dettes dont chaque commune est grevée.

Art. 81. — La commission départementale, après avoir entendu l'avis ou les propositions du préfet :

1° Répartit les subventions diverses portées au budget départemental, et dont le conseil général ne s'est pas réservé la distribution, les fonds provenant des amendes de police correctionnelle et les fonds provenant du rachat des prestations en nature sur les lignes que ces prestations concernent ;

2° Détermine l'ordre de priorité des travaux à la charge du département, lorsque cet ordre n'a pas été fixe par le conseil général ;

3° Fixe l'époque et le mode d'adjudication ou de réalisation des emprunts départemen-

taux, lorsqu'ils n'ont pas été fixés par le conseil général ;

4° Fixe l'époque de l'adjudication des travaux d'utilité départementale.

Art. 82. — La commission départementale assigne à chaque membre du conseil général et aux membres des autres conseils électifs le canton pour lequel ils devront siéger dans le conseil de révision.

Art. 83. — La commission départementale vérifie l'état des archives et celui du mobilier appartenant au département.

Art. 84. — La commission départementale peut charger un ou plusieurs de ses membres d'une mission relative à des objets compris dans ses attributions.

Art. 85. — En cas de désaccord entre la commission départementale et le préfet, l'affaire peut être renvoyée à la plus prochaine session du conseil général qui statuera définitivement.

En cas de conflit entre la commission départementale et le préfet, comme aussi dans le cas où la commission aurait outre-passé ses attributions, le conseil général sera immédiatement convoqué conformément aux dispositions de l'art. 24 de la présente loi, et statuera sur les faits qui lui auront été soumis.

Le conseil général pourra, s'il le juge convenable, procéder dès lors à la nomination d'une nouvelle commission départementale.

Art. 86. — La commission départementale prononce, sur l'avis des conseils municipaux, la déclaration de vicinalité, le classement, l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux ordinaires, la fixation de la largeur et de la limite desdits chemins.

Elle exerce à cet égard les pouvoirs conférés au préfet par les art. 15 et 16 de la loi du 21 mai 1836.

Elle approuve les abonnements relatifs aux subventions spéciales pour la dégradation des chemins vicinaux, conformément au dernier paragraphe de l'art. 14 de la même loi.

Art. 87. — La commission départementale approuve le tarif des évaluations cadastrales, et elle exerce à cet égard les pouvoirs attribués au préfet en conseil de préfecture par la loi du 15 septembre 1807 et le règlement du 15 mars 1827.

Elle nomme les membres des commissions syndicales, dans le cas où il s'agit d'entreprises subventionnées par le département, conformément à l'art. 23 de la loi du 21 juin 1865.

Art. 88. — Les décisions prises par la commission départementale, sur les matières énumérées aux art. 86 et 87 de la présente loi, seront communiquées aux préfets en même temps qu'aux conseils municipaux et aux autres parties intéressées.

Elles pourront être frappées d'appel devant le conseil général, pour cause d'inopportunité ou de fausse appréciation des faits, soit par le préfet, soit par les conseils municipaux ou par toute autre partie intéressée. L'appel doit être notifié au président de la commission, dans le délai d'un mois, à partir de la communication de la décision. Le conseil général statuera définitivement à sa plus prochaine session.

Elles pourront aussi être déférées au conseil d'Etat, statuant au contentieux, pour cause d'excès de pouvoir ou de violation de la loi ou d'un règlement d'administration publique.

Le recours au conseil d'Etat doit avoir lieu dans le délai de deux mois, à partir de la communication de la décision attaquée. Il peut être formé sans frais, et il est suspensif dans tous les cas.

TITRE VII. — Des intérêts communs a plusieurs départements.

Art. 89. — Deux ou plusieurs conseils généraux peuvent provoquer entre eux, par l'entremise de leurs présidents, et après en avoir averti les préfets, une entente sur les objets d'utilité départementale compris dans leurs attributions et qui intéressent à la fois leurs départements respectifs.

Ils peuvent faire des conventions, à l'effet d'entreprendre ou de conserver à frais communs des ouvrages ou des institutions d'utilité commune.

Art. 90. — Les questions d'intérêt commun seront débattues dans des conférences, où chaque conseil général sera représenté, soit par sa commission départementale, soit par une commission spéciale nommée à cet effet.

Les préfets des départements intéressés pourront toujours assister à ces conférences.

Les décisions qui y seront prises ne seront exécutoires qu'après avoir été ratifiées par tous les conseils généraux intéressés, et sous les réserves énoncées aux art. 47 et 49 de la présente loi.

Art. 91. — Si des questions autres que celles que prévoit l'art. 89 étaient mises en discussion, le préfet du département où la conférence a lieu déclarerait la réunion dissoute.

Toute délibération prise après cette déclaration donnerait lieu à l'application des dispositions et pénalités énoncées à l'art. 34 de la présente loi.

Dispositions spéciales ou transitoires.

Art. 92. — Sont et demeurent abrogés les titres Ier et II de la loi du 21 juin 1833, le titre Ier de la loi du 10 mai 1838, la loi du 18 juillet 1866, et généralement toutes les

dispositions de lois ou de règlements contraires à la présente loi.

Art. 93. — Les art. 86 et 87 et le deuxième paragraphe de l'art. 23 de la présente loi ne seront exécutoires qu'à partir du 1er janvier 1872.

Art. 94. — La présente loi n'est pas applicable au département de la Seine. Il sera statué à son égard par une loi spéciale.

Loi du 12 août 1876, fixant une date uniforme pour la première session annuelle des conseils généraux.

Article unique. — Le paragraphe 3 de l'art. 23 de la loi du 10 août 1871 est modifié ainsi qu'il suit :

L'ouverture de la première session annuelle aura lieu de plein droit le second lundi qui suit le jour de Pâques.

Circulaires ministérielles relatives à la loi de 1871.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 19 septembre 1871 sur les élections départementales.

Nous ne mentionnons cette circulaire que pour mémoire.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 8 octobre 1871. — Instructions relatives à l'exécution de la loi du 10 août 1871.

Monsieur le préfet, la loi du 10 août 1871, dont les conseils généraux vont, pour la première fois, appliquer les dispositions dans leur session prochaine, embrasse deux ordres d'idées. D'une part, reprenant à nouveau les questions résolues par la loi du 22 juin 1833, elle statue sur les divers points relatifs à l'organisation des conseils généraux, à l'ordre et à la tenue des sessions; elle crée la commission départementale, elle définit le rôle du préfet, elle prévoit enfin le cas où deux ou plusieurs conseils généraux auront à se concerter sur des affaires d'intérêt commun. D'autre part, la nouvelle loi énumère et précise les attributions du conseil général et celles de la commission départementale.

Des instructions spéciales devant vous être incessamment transmises au sujet de l'organisation de ces assemblées, je ne m'occuperai ici que des dispositions des titres IV, V et VI relatives aux attributions qui leur sont conférées par la loi. Aussi, sans m'astreindre à l'ordre rigoureux des articles, je diviserai ce travail en deux parties :

Attributions du Conseil général;

Attributions de la Commission départementale.

§ 1er. — ATTRIBUTIONS DU CONSEIL GÉNÉRAL.

Art. 40 et 41. — *Ressources applicables aux dépenses départementales.* — Les articles 40 et 41 sont relatifs aux ressources que le conseil général est autorisé à inscrire au budget du département.

Le maximum des centimes additionnels, dont les assemblées départementales pourront disposer pour les dépenses ordinaires et pour les dépenses spéciales des chemins vicinaux, de l'instruction primaire et du cadastre, étant fixé chaque année par la loi de finances, le conseil général vote, dans la limite de ce maximum, la quotité de centimes dont il entend doter le budget de l'exercice. Ce vote est indispensable. Sauf le cas de l'imposition d'office, dont il sera parlé plus loin, les agents des contributions directes ne pourraient mettre en recouvrement un impôt que l'assemblée départementale n'aurait point voté.

Aucune modification n'est apportée à la législation actuelle en ce qui concerne les centimes extraordinaires, dont le maximum est également fixé par la loi de finances et dont le conseil général détermine librement l'emploi; mais l'art. 40 étend ses attributions en matière d'emprunt. Sous le régime de la loi du 16 juillet 1866, pour qu'un département pût, en dehors de l'autorisation législative, réaliser un emprunt, il fallait que l'opération fût renfermée dans un délai de douze ans. La durée de l'amortissement pourra désormais atteindre une période de quinze années; mais il faudra, comme autrefois, que l'emprunt trouve un gage dans les ressources normales du département. Le service des intérêts et le remboursement peuvent être assurés sur le budget ordinaire aussi bien que sur le budget extraordinaire. Il importe toutefois que le maximum des centimes fixé par la loi de finances ne soit pas dépassé. Si cette limite était franchie ou si l'opération devait durer plus de quinze ans, une loi spéciale serait nécessaire. Vous aurez, dans tous les cas, à me transmettre la délibération par laquelle le conseil général aurait voté un emprunt.

Art. 46. — *Énumération des matières sur lesquelles le Conseil général statue définitivement.* — Au point de vue des attributions du conseil général, l'art. 46 apparaît comme l'article le plus important de la loi du 10 août. Il énumère les objets sur lesquels l'assemblée départementale statue définitivement. Cette nomenclature étant empruntée en partie à l'art. 1er de la loi du 18 juillet 1866, je n'appellerai votre attention que sur les attributions nouvelles de l'assemblée et sur celles qui, lui ayant déjà été conférées, pourront être exercées plus librement encore.

§ 1, 2, 3 et 4.— *Acquisitions, aliénations, etc.* — Aucune modification importante n'est apportée aux droits du conseil général en ce qui

concerne les acquisitions, les aliénations, les échanges, la gestion des propriétés départementales, les baux à loyer, le changement de destination des édifices affectés aux services départementaux....

§ 6 et 8. — *Service des routes départementales.* — En ce qui concerne le service des routes départementales (paragraphes 6 et 8), le droit du conseil général, déjà élargi par la loi du 18 juillet 1866, reçoit une extension nouvelle. L'assemblée ne pouvait statuer définitivement que sur les routes dont le tracé ne se prolonge pas sur le territoire d'un département voisin. Cette condition n'est plus exigée. Que les routes soient comprises en entier dans le département, ou qu'elles en dépassent les limites, le conseil général statue à son gré sur le classement, le déclassement ou le changement de direction. Mais il demeure entendu que lorsque l'exécution de l'entreprise nécessite l'acquisition de terrains par voie d'expropriation, la déclaration d'utilité publique doit, comme autrefois, être prononcée par un décret. Lors de la discussion de la loi du 10 août, la question fut agitée de savoir s'il ne convenait pas de confier aux conseils généraux le droit de déclarer eux-mêmes l'utilité des entreprises dont ils avaient voté l'exécution. Cette proposition a été écartée : la loi du 3 mai 1841 est maintenue.

J'ajoute, monsieur le préfet, qu'en ce qui touche le service des routes départementales, la circulaire de M. le ministre des travaux publics, en date du 4 août 1866, pourra encore être utilement consultée.

Quelle est, en effet, sur cette matière, le sens de la loi du 10 août? Le législateur, tout en faisant disparaître les restrictions formulées par la loi de 1866, a voulu que le classement, le déclassement, la rectification des routes fussent résolus par une délibération du conseil général, au lieu d'être subordonnés, comme par le passé, à un décret rendu en conseil d'Etat. C'est, à vrai dire, un changement de juridiction. Mais la loi n'a pas entendu supprimer l'instruction et la procédure préalables dans lesquelles les intérêts des particuliers, des communes, et même des départements limitrophes trouvent une protection et une garantie. La loi du 20 mars 1835 qui exige que le classement d'une route nouvelle soit précédé d'une enquête, demeure en vigueur, et, par analogie, on ne comprendrait pas qu'une ligne fût déclassée sans que les intéressés eussent été appelés à produire leurs réclamations. Pour toutes ces opérations, qui touchent de si près aux développements de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, l'enquête n'est pas une formalité vaine : c'est un appel aux populations qui, ayant en définitive à supporter la dépense, ont assurément le droit de donner leur avis sur l'utilité des entreprises projetées.

Quant aux routes qui intéressent à la fois plusieurs départements, les art. 89 et 90 de la loi du 10 août autorisent les conseils généraux à se concerter, par l'entremise de leurs présidents ou dans des conférences, pour examiner les questions qui réclament une entente commune. C'est ainsi que seront résolues les difficultés qui pourraient se produire au sujet du déclassement ou du changement de direction des lignes dont la conservation importe à plusieurs départements.

Vous savez, monsieur le préfet, que la loi du 18 juillet 1866 avait réservé aux ingénieurs des ponts et chaussées la construction et l'entretien des routes départementales. C'est encore là une des restrictions que supprime la loi du 10 août. La disposition finale du paragraphe 6 laisse au conseil général le soin de statuer sur la désignation du service auquel devront être confiées la direction et la surveillance des travaux des routes. Je n'ai pas de règle de conduite à vous tracer à cet égard, mais il est essentiel que les décisions sur cette matière, qui, vous ne l'ignorez pas, a divisé les meilleurs esprits, soient mûrement étudiées, et qu'au moyen des documents que vous aurez à lui fournir, le conseil général soit mis en mesure de se prononcer, avec une complète connaissance des faits et des chiffres, sur la grave question dont la solution lui appartient désormais.

§ 12. — *Chemins de fer d'intérêt local.* — Aux termes du paragraphe 12, le conseil général statue définitivement sur la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de la construction de ces lignes, les dispositions et les traités destinés à en assurer l'exploitation. Ce paragraphe n'a point pour effet d'abroger la loi spéciale du 12 juillet 1865. Il est douteux qu'un chemin de fer d'intérêt local puisse être établi sans qu'il soit nécessaire d'acquérir des terrains par voie d'expropriation : l'entreprise devra donc être déclarée d'utilité publique, et, à ce point de vue, il sera indispensable de recourir à un décret. En outre, comme l'Etat intervient dans l'opération par une subvention fixée au quart, au tiers ou à la moitié de la dépense, suivant le produit du centime dans le département, le gouvernement aura toujours le droit d'examiner le contrat de concession et les conditions du cahier des charges et, par suite, de refuser son adhésion.

Les dispositions du paragraphe 12 ne sauraient donc être appliquées que dans des cas exceptionnels et qu'autant que le conseil général, renonçant à toute subvention de l'Etat, ouvrirait la voie ferrée sur des terrains dont la cession aurait été opérée à l'amiable.

§ 13. *Bacs et passages d'eau.* — Le paragraphe 13 confère au conseil général le droit de statuer sur l'établissement et l'entretien des bacs et passages d'eau desservant les

routes et chemins à la charge du département, ainsi que sur la fixation des tarifs de péage.

Je vous ai déjà fait observer, dans ma circulaire du 29 septembre relative à la préparation du budget de 1872, que la remise au département d'une partie d'un service qui ressortissait autrefois au ministère des travaux publics pour l'entretien et l'établissement des passages d'eau, et au ministère des finances pour la fixation des tarifs, ajoutait au budget une dépense et une recette. La création de nouveaux bacs, l'entretien de ceux qui existent déjà incombent au département, qui, en même temps, aura à inscrire parmi les produits éventuels ordinaires (art. 58, § 6, de la loi) le montant des fermages et des redevances à payer par les concessionnaires des péages. Les bacs auxquels la loi se réfère sont ceux qui font suite aux routes départementales et à des chemins à la charge du département, c'est-à-dire les chemins de grande communication et d'intérêt commun. La législation antérieure est maintenue en ce qui concerne les passages d'eau desservant des chemins ordinaires à la charge des communes.

Pour l'établissement et l'entretien des bacs, de même que pour la fixation des tarifs, l'innovation consacrée par la loi du 10 août se résume en ce point que le conseil général statuera désormais d'une manière définitive sur des mesures qui étaient soumises à l'approbation du pouvoir exécutif. Mais ce qui a été dit plus haut au sujet des routes départementales pourrait être reproduit ici. Les lois du 6 frimaire an VII et du 14 floréal an X, et celle du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, ne sont modifiées qu'en ce qu'elles auraient de contraire aux dispositions nouvelles. Les ministres des travaux publics et des finances ne manqueront pas, d'ailleurs, de vous adresser sur ce service des instructions plus complètes.

§ 15. *Actions à intenter ou à soutenir au nom du département.* — Une modification qui doit vous être signalée est apportée par le paragraphe 15 aux règles tracées par les lois du 10 mai 1838 et du 18 juillet 1866, en ce qui concerne les actions à intenter ou à soutenir au nom du département. Dans le cas d'urgence, vous aviez qualité pour engager l'action ou pour y défendre. Ce droit vous est enlevé, avec la responsabilité qui y était attachée. C'est à la commission départementale qu'il appartient désormais de statuer pendant l'intervalle des sessions du conseil général. A cet égard, le législateur a complété sa pensée dans l'art. 54 de la loi. Lorsque le conseil général aura pris une décision au sujet d'une affaire litigieuse, vous devez engager le procès ; mais, lorsqu'il s'agira de défendre à une action intentée contre le département, vous aurez à prendre l'avis de la commission départementale. Le rapprochement du paragraphe 15 et de l'art. 54 semble indiquer que, si la commission doit toujours intervenir dans les cas urgents, elle n'intervient dans les autres circonstances que lorsqu'il s'agira de défendre à une action.

Art. 57. — *Budget du département.* — Les art. 57 et suivants, relatifs au budget départemental, reproduisent, sauf quelques modifications de détail, les dispositions de la loi du 18 juillet 1866.

Le budget que vous avez à soumettre au conseil général et que vous devez communiquer, au préalable, à la commission départementale, conserve sa forme et sa division actuelles : il comprend un budget ordinaire et un budget extraordinaire.

Des recettes distinctes s'inscrivent à chacun de ces budgets.

Les ressources ordinaires sont, à peu de chose près, celles-là mêmes que la loi de 1866 avait prévues : la loi du 10 août n'y ajoute que deux produits éventuels nouveaux : le montant des droits afférents aux bacs et passages d'eau sur les routes et chemins à la charge du département, et les contingents applicables au service des aliénés. Dans la circulaire du 29 septembre relative à la préparation du budget de 1872, je vous ai donné, au sujet de ces recettes, quelques éclaircissements que je crois inutile de reproduire ici. Le cadre du budget a d'ailleurs été mis en harmonie avec les nouvelles dispositions législatives.

Art. 59. — *Budget extraordinaire.* — Aucune nouvelle recette n'est ajoutée à la dotation actuelle du budget extraordinaire ; mais le produit des biens aliénés se trouvant compris dans les ressources énumérées par l'art. 59, le législateur a cru devoir, à ce propos, résoudre par un texte formel une question longtemps douteuse. Des départements ayant opéré la vente de portions de terrains provenant du sol des routes impériales de troisième classe, dont le décret du 16 décembre 1811 avait mis l'entretien à leur charge, l'administration hésita sur le point de savoir si le produit de ces aliénations devait être versé au Trésor ou dans les caisses du département. Bien que le conseil d'Etat eût décidé que le sol de ces anciennes routes n'avait pas cessé d'appartenir au domaine (arrêts des 27 août 1834 et 9 août 1836), M. le ministre des finances conservait quelques doutes sur l'étendue d'un droit que la jurisprudence semblait lui reconnaître, mais qui ne pouvait s'exercer qu'au préjudice des départements. Cette difficulté est désormais résolue : le sol des routes désignées par le décret de 1811 est compris dans les propriétés départementales ; en cas d'aliénation, le montant de la vente figurera parmi les produits éventuels extraordinaires.

Art. 63. — *Budget rectificatif. Emploi des fonds libres.* — Le second paragraphe de l'art. 63 a pour objet le report des fonds libres au budget de l'exercice courant, la faculté de donner une destination nouvelle aux ressources disponibles et l'établissement du budget rectificatif. Ces dispositions étant empruntées à la loi de 1866, je n'ai rien à ajouter aux instructions que renferme, à cet égard, la circulaire du 6 août 1868.

Aux termes de la loi du 18 juillet 1866, art. 1, paragraphe 2, les conseils généraux statuaient définitivement sur l'emploi des fonds libres provenant d'emprunts ou d'impositions extraordinaires. Ce droit n'est point enlevé aux assemblées départementales. Mais le législateur de 1871 a vu avec raison, dans l'emploi de ces reliquats, une mesure purement financière qui intéresse essentiellement le budget rectificatif. L'art. 63 a tenu compte de ces ressources disponibles. Le conseil général statue sur leur destination nouvelle en votant le budget.

Art. 66. — *Comptes départementaux.* — L'art. 66, relatif aux comptes du département, vous impose l'obligation de les communiquer à la commission départementale, avec les pièces à l'appui, dix jours au moins avant l'ouverture de la session d'août.

§ 2. Attributions de la commission départementale.

Les attributions conférées à la commission départementale peuvent être très restreintes ou très larges. Aux termes de l'art. 77, la commission règle les affaires qui lui sont renvoyées par le conseil général, dans les limites de la délégation qui lui est faite. Elle est appelée, en outre, à donner son avis au préfet, non seulement sur toutes les questions qu'il est tenu de lui soumettre, mais encore sur celles qu'elle croit devoir signaler à son attention dans l'intérêt du département.

En m'occupant des attributions des conseils généraux, j'ai déjà, Monsieur le préfet, mentionné plusieurs actes dont l'accomplissement exige l'intervention de la commission départementale. Ainsi, lorsque, dans les cas d'urgence, il y a lieu d'intenter ou de soutenir une action au nom du département, la commission est autorisée à statuer (art. 45, § 15); si un litige s'engage avec l'Etat, ce n'est plus comme autrefois le membre du conseil de préfecture le plus ancien en fonctions, mais bien un membre de la commission qui représente le département (art. 54, § 3). Ce sont là, il est vrai, des circonstances qui ne sauraient se produire que rarement : l'intervention de la commission départementale sera fréquente, au contraire; elle sera constamment renouvelée dans la passation des contrats destinés à assurer la marche des divers services départementaux.

Aux termes de l'art. 54, § 4, il vous appartient de passer les contrats au nom du département, mais vous ne pouvez le faire que sur l'avis conforme de la commission départementale.

Parmi les résolutions que le conseil général peut prendre à titre définitif, il en est un grand nombre dont l'exécution implique la rédaction et la signature d'un traité. Les acquisitions, les aliénations, les échanges, la gestion des propriétés départementales, les baux à loyer, l'assurance des bâtiments, d'autres réparations encore doivent aboutir à un contrat. Pour la solution de ces diverses affaires, vous devrez, lorsque le conseil général aura statué, préparer l'acte qui engagera les deux parties contractantes; vous le soumettrez ensuite à la commission départementale, et c'est seulement sur son avis conforme, dont mention devra être faite, que vous pourrez le revêtir de votre signature.

Art. 78, 79 et 81, § 1 et 3. — *Intervention de la commission en matière de budget.* — La commission départementale n'intervient qu'exceptionnellement dans la solution des questions qui se rapportent au budget. Sans doute, elle examine par avance vos prévisions, et elle doit même présenter au conseil général, à l'ouverture de la session d'août, un rapport sommaire sur les propositions que vous comptez soumettre à l'assemblée, mais c'est au conseil général seul, qui a voté les crédits et qui a fixé les recettes, qu'il appartiendrait de proposer une modification ou un virement au budget en cours d'exercice.

Une obligation vous est cependant imposée vis-à-vis la commission départementale. Au commencement de chaque mois, vous êtes tenu de lui adresser l'état détaillé des ordonnances de délégation que vous avez reçues et des mandats de payement que vous avez délivrés pendant le mois précédent. La même obligation est imposée aux ingénieurs en chef qui émettent des mandats par suite du droit qui leur a été délégué en exécution de la décision du président de la République en date du 20 décembre 1849.

Art. 81, § 2 et 4. — *Travaux d'intérêt départemental.* — La commission départementale pourra aussi être appelée, lorsque le conseil général lui aura délégué ses pouvoirs sur ce point, à déterminer l'ordre de priorité des travaux à exécuter sur les fonds du département. Elle fixera également l'époque à laquelle ces entreprises devront être mises en adjudication. Pour lui rendre plus facile l'accomplissement de cette partie de sa tâche, vous devrez, Monsieur le préfet, soumettre à la commission départementale, au commencement de chaque campagne, les propositions motivées des ingénieurs, des agents voyers et de l'archi-

tecte. Exactement informée du degré d'urgence que peuvent présenter les projets étudiés, la commission statuera en parfaite connaissance de cause.

Circulaire du ministre des travaux publics du 14 octobre 1871. — Observation sur la loi organique départementale.

Monsieur le préfet, la loi organique récemment votée par l'Assemblée nationale sur les conseils généraux a apporté à l'organisation actuelle du service des routes départementales une modification de la plus grande importance. Cette loi, admettant en principe que les routes départementales constituent, dans les mains des départements, des propriétés analogues à tous les autres biens qui leur appartiennent, en a tiré la conclusion que les conseils généraux devaient avoir le droit d'en régler la gestion à tous les points de vue, et elle a décidé que ces conseils désigneraient d'une manière définitive les services qui doivent être chargés de la construction et de l'entretien desdites routes.

Jusqu'ici, en vertu de la législation en vigueur, l'administration des routes départementales était nécessairement confiée, sous l'autorité des préfets, aux ingénieurs des ponts et chaussées; le soin de construire et d'entretenir ces routes, qui font partie de la grande voirie, rentrait dans le service obligatoire de ces ingénieurs.

Aujourd'hui, d'après la loi nouvelle, non seulement la direction des travaux des routes départementales n'est plus une obligation pour les ingénieurs des ponts et chaussées, mais même les conseils généraux peuvent la leur enlever pour la confier soit aux agents déjà chargés dans le département du service de la vicinalité, soit à toutes autres personnes qu'ils préféreraient.

Dans le cas où les conseils généraux useraient immédiatement, sur une grande échelle, de la faculté nouvelle que leur laisse la loi, je n'ai pas besoin de faire remarquer quelle perturbation en résulterait pour l'important service qui est aujourd'hui placé dans les mains des ingénieurs des ponts et chaussées : il s'agit d'une étendue de routes de plus de 48,000 kilomètres, sur lesquelles plus de 30 millions se dépensent chaque année, aux travaux desquelles concourent en ce moment, indépendamment des ingénieurs eux-mêmes, plus de 2,000 conducteurs ou agents secondaires placés sous les ordres directs de ces ingénieurs et attachés, en outre, pour la plupart, à d'autre services; et l'on conçoit qu'on ne pourrait, sans les plus fâcheuses conséquences, détruire tout d'un coup une organisation quasi-séculaire, qui a produit des résultats éminemment utiles au pays.

Mais j'ai trop confiance dans la sagesse et dans les lumières des conseils généraux et dans le sentiment du bien public qui les anime pour penser qu'aucun d'eux veuille détruire le système en vigueur, sans avoir à l'avance étudié avec le soin le plus approfondi le régime qu'il pourrait avoir la volonté d'y substituer; aucun d'eux n'oubliera que les routes départementales font partie de la grande voirie; qu'à ce titre, elles constituent une portion considérable de ce grand domaine national dont la conservation importe à un si haut degré à la prospérité publique, et aucun d'eux ne voudra compromettre ce grand intérêt par des mesures précipitées.

Tout le monde rend hommage au talent, à l'intelligence, au dévouement et à l'intégrité de nos ingénieurs; mais on leur reproche quelquefois de ne pas apporter assez d'économie dans les constructions qu'ils ont à exécuter. On ajoute qu'aujourd'hui surtout que les routes départementales sont partout presque entièrement achevées, des ingénieurs d'un mérite aussi élevé ne sont plus nécessaires pour le simple entretien de ces routes. Il me paraît facile de répondre à ces objections.

En ce qui concerne le reproche de ne pas opérer avec assez d'économie, il me suffirait de faire observer qu'en matière de travaux, la question n'est pas de savoir si tel ingénieur a plus ou moins dépensé que tel autre pour un travail donné, mais si, en définitive, ce travail a coûté plus qu'il ne devait coûter et s'il est bien exécuté. On peut faire des travaux à tout prix, et souvent c'est celui qui aura dépensé le moins au début qui aura en réalité opéré le plus chèrement, par ce qu'il faudra bientôt refaire ou compléter ce qu'il aura laissé défectueux ou incomplet.

Mais j'ajouterai qu'en fait, toutes les fois qu'on a voulu aller au fond des choses, on a toujours constaté que le reproche adressé à MM. les ingénieurs des ponts et chaussées manquait de fondement. A l'égard spécialement de la dépense d'entretien des routes nationales et départementales comparée à la dépense d'entretien des chemins vicinaux de toute classe, il a été pleinement reconnu qu'en tenant compte du chiffre de la circulation sur les diverses natures de routes et chemins, le prix moyen de la dépense par mètre courant ne différait pas sensiblement de l'une à l'autre, et que l'avantage sous ce rapport était plutôt encore du côté des ingénieurs des ponts et chaussées.

Quant à l'argument tiré de l'inutilité du savoir et du mérite des ingénieurs pour faire un simple entretien de routes, je puis me borner à dire qu'il ne pourrait avoir de valeur qu'autant que cet excès de savoir et de mérite serait par lui-même une cause de dépenses; mais c'est l'inverse qui est vrai. Il ne semble pas d'ailleurs que jamais le talent, l'intelligence, le dévouement et l'intégrité puissent

être considérés comme une objection, à quelque nature de travail qu'on doive les appliquer; et si la nouvelle disposition de la loi devait avoir pour résultat de réduire le nombre des fonctionnaires réunissant ces qualités, je ne pourrais m'empêcher de la regretter profondément.

On ne peut assurément se dissimuler que cette disposition, même quand elle n'amènerait que dans un petit nombre de départements l'exclusion des ingénieurs, ne doive avoir pour effet d'inspirer au corps des ponts et chaussées de sérieuses inquiétudes pour son avenir.

Quel sera cet avenir, en effet? Aujourd'hui je suppose qu'un petit nombre de conseils généraux seulement confie à des agents étrangers au corps des ponts et chaussées la construction et l'entretien de leurs routes départementales; mais dans un an, dans deux ans, les intentions de ceux qui n'avaient pas adopté cette mesure seront-elles encore les mêmes? Et si, par impossible, tous les conseils généraux à la fois voulaient entrer dans un système différent, il arriverait que tout à coup le tiers ou au moins le quart des ingénieurs du corps des ponts et chaussées deviendrait inutile, et alors la confiance dans l'avenir ne peut-elle pas en être justement ébranlée?

La situation inverse pourra nécessairement se produire aussi : certains conseils généraux, après avoir pendant quelques années enlevé aux ingénieurs le service des routes départementales, voudront le leur rendre; mais alors les ingénieurs eux-mêmes pourront faire défaut; le recrutement à l'École polytechnique, au milieu de ces oscillations si fréquentes, deviendra très difficile, et fatalement le service public pourrait, à un moment donné, se trouver compromis.

Ce n'est pas d'ailleurs au moment où tant et de si utiles travaux, au point de vue de l'amélioration de notre agriculture, peuvent et doivent être mis à l'étude par le plus grand nombre des conseils généraux, qu'ils voudront se priver du concours des ingénieurs de l'État pour en dresser le programme et en préparer l'exécution.

Quoi qu'il en soit, Monsieur le préfet, la loi a prononcé, il faut en assurer l'exécution; en conséquence, et dans le cas où le conseil général de votre département voudrait mettre à l'étude la question de l'attribution à d'autres que les ingénieurs des ponts et chaussées, du service des routes départementales, il importe de lui faciliter cette étude le plus possible : tous les documents nécessaires devront être mis sous ses yeux. MM. les ingénieurs devront eux-mêmes se tenir prêts à lui fournir, soit de vive voix, soit par écrit, toutes les explications qui pourront leur être demandées; et la décision, quelle qu'elle puisse être, ne sera prise ainsi qu'en parfaite connaissance de cause.

Il me paraît désirable, Monsieur le préfet, pour éviter autant que possible les incertitudes d'avenir qui pourraient être si fatales à l'intérêt public, que le conseil général, dans le cas où il aurait l'intention de maintenir les ingénieurs en possession de leurs attributions actuelles, veuille bien le déclarer d'une manière explicite, sans que, bien entendu, cette déclaration puisse enchaîner ses résolutions à venir; mais au moins pour un certain temps l'administration sera fixée sur les besoins auxquels elle devra satisfaire, et elle pourra assurer d'une manière aussi régulière que possible le recrutement des ingénieurs et de tous les agents qui, sous leurs ordres, concourent au service des routes départementales.

Une instruction en date du 12 juillet 1817, du ministre de l'intérieur, qui avait alors dans ses attributions la direction générale des ponts et chaussées et des mines, a fixé les indemnités auxquelles les ingénieurs et les agents sous leurs ordres avaient droit pour le service des routes départementales, et a réglé ces indemnités proportionnellement au montant des dépenses faites dans le cours de l'année : on s'est demandé si, dans les départements où les conseils généraux maintiendraient le service des routes départementales dans les mains des ingénieurs des ponts et chaussées, les règles posées par la circulaire de 1817 continueraient d'être obligatoires pour ces conseils : la négative ne paraît pas douteuse. La loi investit les conseils généraux du droit de donner à qui ils veulent la direction des travaux de leurs routes départementales; ils sont à plus forte raison les maîtres de régler toutes les conditions financières du service qu'ils constituent. Il pourront donc abandonner le système de la circulaire de 1817; il serait seulement à désirer qu'ils pussent adopter des conditions aussi semblables que possible, afin qu'en passant d'un département dans un autre, les fonctionnaires et agents du service des routes départementales ne fussent pas soumis à un régime trop différent.

Ces points principaux ainsi examinés, j'arrive aux questions de détail que peut soulever la mise à exécution de la loi nouvelle, et pour lesquelles j'ai quelques instructions spéciales à vous adresser.

En vertu de la loi de 1866, les conseils généraux statuaient définitivement sur le classement et le déclassement des routes départementales, mais seulement lorsque le tracé de ces routes ne se prolongeait pas sur le territoire d'un autre département : cette restriction a été supprimée dans la loi nouvelle, et les conseils généraux sont désormais compétents pour prononcer le classement ou le déclassement d'une route départementale, qu'elle soit renfermée dans la circonscription du département ou qu'elle en excède les limites. Dans ce dernier cas, les mesures à prendre

rentrent dans la catégorie de celles qui sont prévues par les art. 89 et 90 de la loi du 10 août 1871. Les classements ou déclassements doivent faire l'objet de conférences où chaque conseil général sera représenté, et ces classements ou déclassements ne peuvent être considérés comme définitifs que lorsque après l'issue des conférences ils auront été ratifiés par tous les conseils généraux intéressés.

Vous avez le droit, Monsieur le préfet, d'assister à ces conférences; vous devez dans le cas dont il s'agit, y représenter l'intérêt général, et y soutenir la solution conforme à cet intérêt, tout en tenant compte autant que possible des intérêts locaux. Il conviendra d'ailleurs que vous vous concertiez dans chaque cas particulier, avec M. l'ingénieur en chef de votre département, qui mettra à votre disposition tous les renseignements de fait nécessaires pour éclairer les membres des commissions mixtes qui seront ainsi formées. Comme d'ailleurs, ainsi que je l'ai rappelé plus haut, les mesures proposées par ces commissions ne peuvent être considérées comme définitives que lorsqu'elles sont ultérieurement ratifiées par tous les conseils généraux intéressés, le vote du conseil général qui aura le premier provoqué la mesure devra, dans tous les cas où cette unanimité ne se rencontrera pas, être considéré comme nul et non avenu.

Pour ce qui concerne le classement ou le déclassement proprement dit d'une route départementale, la loi nouvelle ne modifie en rien les dispositions de la loi de 1866 quant aux formalités dont cette mesure doit être précédée. Je ne peux donc que vous prier de vous référer à cet égard à la circulaire en date du 4 août 1866 de l'un de mes prédécesseurs, circulaire concertée d'ailleurs avec le ministère de l'intérieur. Cette circulaire rappelle qu'aux termes d'une loi du 20 mars 1835, tout classement de route doit être précédé d'une enquête, et que rien, dans la loi de 1866, n'indique que le législateur ait voulu supprimer cette enquête. La loi de 1871, je l'ai dit déjà, n'innove rien sur ce point : toute proposition de classement devra donc toujours être soumise à une enquête préalable, et, par analogie, il en sera de même des propositions de déclassement. MM. les ingénieurs seront appelés à donner leur avis sur le résultat des enquêtes, et ils devront se tenir prêts à fournir au conseil général tous les renseignements propres à éclairer ses délibérations.

La loi de 1866 portait, au § 6 de l'art. 1, que les conseils généraux statuent définitivement sur les projets, plans et devis des travaux à exécuter pour la construction, la rectification ou l'entretien des routes départementales, le tout sauf l'exécution des lois et règlements sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Bien que la loi nouvelle, en reproduisant cette disposition, n'ait pas mentionné expressément la réserve relative aux lois et règlements relatifs à l'expropriation, il a été bien entendu que cette omission n'impliquait pas le moins du monde la dispense de l'exécution de ces lois et règlements; que seulement on jugeait inutile de rappeler que cette exécution était obligatoire.

Dans une première rédaction de la loi, on avait proposé de conférer aux conseils généraux le droit de déclarer d'utilité publique tous les travaux à la charge du département, mais cette disposition a été rejetée lors de la troisième lecture de la loi et remplacée par l'art. 44, qui ne concerne que les chemins vicinaux.

La loi du 3 mai 1841 et les règlements relat fs à l'exécution de cette loi restent donc obligatoires pour toutes les expropriations en matière de travaux des routes départementales, et je ne puis que me référer encore ici aux instructions de la circulaire du 4 août 1866.

Je ne crois pas d'ailleurs inutile de rappeler qu'en donnant au conseil général le droit de statuer définitivement sur tous les projets de travaux des routes départementales, la loi ne lui interdit pas, non plus qu'à vous-même, de consulter l'administration supérieure sur ces projets et sur toutes les questions qui peuvent s'y rattacher. Souvent la préparation et la mise à exécution de projets de routes, de certains ouvrages d'art, soulèvent des questions très délicates sur lesquelles il peut être infiniment utile de faire appel à l'expérience et aux lumières du conseil général des ponts et chaussées. Il est impossible, comme le dit la circulaire de 1866, de fixer les règles précises à cet égard. La sagesse du conseil général et la vôtre, Monsieur le préfet, secondées par les avis de MM. les ingénieurs, sauront pourvoir à tout ce qui sera nécessaire dans chaque cas particulier.

Le § 13 de l'art. 46 de la loi nouvelle attribue aux conseils généraux le droit de décision définitive sur les questions relatives à l'établissement et à l'entretien des bacs et passages d'eau sur les routes et chemins à la charge du département et sur la fixation des tarifs de péage.

L'art. 58, § 6, comprend parmi les recettes ordinaires du département le produit des droits de péage sur les bacs et passages d'eau établis sur les routes et chemins à la charge du département.

En vertu de ces dispositions, l'administration centrale ne doit plus avoir à s'occuper à l'avenir des décisions à prendre pour l'établissement des bacs et passages d'eau sur les routes et chemins ci-dessus mentionnés, mais néanmoins quelques explications et réserves sont nécessaires pour éviter toute difficulté.

En premier lieu, la loi parle des routes et chemins à la charge du département : on peut à la rigueur dire que dans cette catégorie sont compris non seulement les routes départementales, mais encore les chemins de grande communication, à la dépense desquels les départements contribuent pour une forte part; mais pour les chemins d'intérêt commun et pour les chemins vicinaux ordinaires, on ne peut les considérer comme étant à la charge du département, et en conséquence les bacs et passages d'eau sur ces chemins restent soumis aux dispositions de la loi de frimaire an VII, et vous devez continuer, pour ce qui concerne leur établissement et la fixation des tarifs de péage, à en référer à l'administration supérieure.

En second lieu, la loi nouvelle, en donnant aux conseils généraux le droit de décider sur les bacs et passages d'eau qui desservent les routes et chemins à la charge des départements, n'a évidemment abrogé en ce qui les concerne, ni modifié les dispositions de loi qui régissent la matière : en conséquence, toutes les fois qu'il s'agira d'établir un nouveau bac et passage d'eau sur une route départementale ou sur un chemin de grande communication, le projet devra en être soumis aux formalités tracées par la loi de frimaire an VII et par les instructions administratives, spécialement par la circulaire de mon prédécesseur, en date du 31 août 1852; et comme dans l'espèce il s'agit de travaux à exécuter sur les rivières ou canaux, les projets de ces travaux seront nécessairement préparés conformément aux règlements en vigueur par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées chargés du service de la rivière ou du canal, qui proposeront en même temps le tarif de péage à percevoir.

Il ne vous échappera pas non plus, Monsieur le préfet, que pour tous les bacs et passages d'eau qui rentreront, en vertu de la loi de 1871, dans le domaine départemental, les départements devront naturellement tenir compte à l'Etat de la valeur du matériel qui y est affecté, sans préjudice, bien entendu, des conditions particulières des baux d'adjudication. Cette valeur est établie au moment de l'adjudication et en fin de bail il est tenu compte à l'Etat, par le fermier sortant, de la moins-value sur la valeur primitive, augmentée de toutes les améliorations faites pendant la durée du bail. MM. les ingénieurs devront, pour chacun des bacs et passages existant dans votre département, présenter une estimation exacte de la valeur du matériel qui en dépend, et cette estimation, après avoir été soumise à mon appréciation, sera communiquée au conseil général, qui aura à prendre les mesures nécessaires pour en rembourser le montant au trésor public.

Je n'ai pas besoin d'ajouter que les baux en cours devront continuer d'avoir leur plein et entier effet jusqu'au terme fixé par ces actes et que c'est à ce terme seulement que les fermiers peuvent être tenus de rembourser la moins-value qui reste à leur charge.

Il conviendra d'ailleurs, Monsieur le préfet, qu'en raison de la complexité des intérêts engagés dans les affaires de cette nature, vous veuillez bien m'adresser, dans le plus bref délai, les délibérations prises, en ce qui les concerne, par le conseil général de votre département.

J'ai parcouru aussi rapidement que possible, Monsieur le préfet, dans la présente circulaire, les divers points qui me paraissent devoir appeler plus spécialement votre attention. Le plus important, sans contredit, est celui dont j'ai dû m'occuper au début : c'est celui qui concerne le droit donné aux conseils généraux de désigner le service qui sera chargé des travaux de construction et d'entretien des routes départementales. Comme je l'ai dit déjà, j'ai la confiance que les conseils généraux ne toucheront qu'avec précaution à l'existence du corps des ingénieurs, qui a fait, dans toutes les contrées de l'Europe, je pourrais dire du monde, des travaux universellement appréciés. Je ne suis pas moins certain que, de leur côté, MM. les ingénieurs sauront s'identifier de plus en plus avec les intérêts des populations au milieu desquelles ils sont envoyés; qu'ils rechercheront avec un dévouement et un zèle persévérants les moyens de développer tous les éléments de prospérité des départements auxquels ils sont attachés, et que, s'ils ont quelquefois la mission pénible d'assurer l'exécution des règlements destinés à protéger les domaines de la grande voirie, ils y apporteront de plus en plus cet esprit de bienveillance et de mesure qui, sans rien abandonner de ce qu'il faut retenir dans l'intérêt général, contribue singulièrement à adoucir la rigueur de la répression.

Je suivrai, pour ma part, avec la plus vive sollicitude les travaux et les efforts de chacun d'eux; de votre côté, Monsieur le préfet, veuillez vous mettre le plus souvent possible en rapport avec eux, et leur signaler de suite les points qui vous paraîtraient défectueux.

J'attacherai aussi un grand prix à ce que les conseils généraux se fassent rendre compte tous les ans, comme c'est leur droit, de l'état de chaque partie du service des travaux publics dans leur département, et qu'ils me signalent, au point de vue du personnel comme au point de vue du matériel, celles de ces parties qui paraîtraient exiger une amélioration. Je donnerai aux avis qu'ils exprimeront à cet égard une attention immédiate, et je ne négligerai rien pour donner la satisfaction la plus prompte possible aux observations fondées.

C'est par le concours incessant de toutes les

volontés et de tous les dévouements que nous pourrons assurer dans notre pays, bouleversé par tant d'orages, la marche de l'un des services publics les plus importants, et faire renaître, sur tous les points du territoire, le travail, qui peut seul ramener parmi nous la confiance et la prospérité.

Circulaire du ministre de l'intérieur du 3 janvier 1872. — Relations des chefs de service avec le conseil général et la commission départementale.

Votre attention, Monsieur le préfet, doit aussi être appelée sur une question d'un autre ordre relative à l'application des art. 52 et 76. D'après ces articles, les chefs de service des administrations publiques dans le département sont tenus de fournir verbalement ou par écrit tous les renseignements qui leur seraient réclamés par le conseil général sur les questions qui intéressent le département, et par la commission départementale sur les affaires placées dans ses attributions. Les chefs de service de ces administrations doivent-ils, sans que vous soyez intervenu ou prévenu, entrer en communication avec le conseil général ou la commission départementale? Dans la circulaire du 18 octobre, j'avais exprimé l'avis que l'invitation à eux adressée devait leur être transmise par votre intermédiaire. Cette interprétation n'était contraire ni au texte de la loi nouvelle, ni à la jurisprudence qu'un long usage avait consacrée dans les rapports des conseils généraux avec les chefs des différents services. Mais, tenant compte de l'institution nouvelle que la loi vient de créer sous le nom de commissions départementales, et persuadé que les membres de ces commissions, comme ceux des conseils eux-mêmes, ne voudront jamais s'écarter des procédés de déférence que commandent la situation et le caractère du préfet, je ne trouve pas, à maintenir ma première opinion, des motifs assez graves pour ne pas me rendre à celle des rédacteurs de la loi. Les chefs des services publics, d'ailleurs, ne sont pas légalement tenus de se transporter dans le sein des assemblées départementales; une modification introduite au projet de loi primitif ne laisse subsister aucun doute à cet égard. La seule obligation à laquelle ils sont rigoureusement soumis, c'est de fournir verbalement ou par écrit des renseignements que seraient autorisés à leur demander, au nom du conseil général ou de la commission, un ou plusieurs des membres de ces assemblées.

Dans ces termes, toute liberté de communication doit leur être laissée. Il en serait autrement si (ce qui ne me semble point probable) un conseil général ou une commission voulait étendre les dispositions des art. 52 et 76 aux employés d'un grade quelconque attachés à vos bureaux, et comme tels, placés sous vos ordres personnels et directs. Dans ce dernier cas, les communications demeureraient soumises aux conditions actuelles et votre intervention devrait toujours être réclamée.

Vous rectifierez ainsi, Monsieur le préfet, mes instructions du 18 octobre 1871.

Commentaire de la loi organique.

TITRE II. — De la formation des conseils généraux.

1° *Il y a un conseiller général par canton.* — Cette mesure a été adoptée par les motifs suivants énoncés au rapport de la commission :

« L'art. 4 consacre de nouveau le principe en vertu duquel les conseils généraux sont composés d'un membre élu dans chaque canton; ce principe, introduit dans notre législation par le décret du 3 juillet 1848, a été consacré par l'usage, et il n'a pas paru opportun de le modifier en faveur des quelques départements qui sont composés d'un nombre de cantons relativement restreint, et qui éprouveraient peut-être quelque difficulté à trouver de bons éléments pour leurs commissions départementales. Le nombre de cantons qui forment un département est extrêmement variable : la Corse en a 62, le Nord 60, la Seine-Inférieure 52, le Puy-de-Dôme 50; dans l'immense majorité des départements, il y en a de 24 à 49; mais le Cantal et l'Indre n'en ont que 23, Vaucluse 22, l'Ariège 20 et les Pyrénées-Orientales 17. Quelques membres de la commission avaient pensé à fixer à un minimum de 30 ou de 24 le nombre des membres du conseil général; mais il a été reconnu que l'application de cette mesure rencontrerait dans la pratique de graves difficultés. Il vaudrait mieux, si le besoin s'en faisait réellement sentir, modifier les circonscriptions cantonales et augmenter le nombre des cantons dans les départements où il est inférieure à 24; ce serait l'objet d'une loi spéciale, si l'expérience en démontrait la nécessité. »

2° *Élections.* — Le conseil général n'ayant point d'attribution politique et s'occupant exclusivement d'intérêts locaux, il n'y a aucune raison de le faire nommer par un corps électoral différent de celui qui prend part aux élections municipales.

Les élections au conseil général ne jouissent pas du bénéfice des réunions publiques, mais les réunions privées ne sont pas interdites.

3° *Incompatibilités.* — Des explications demandées par M. Varroy, lors de la discussion de la loi, il résulte que l'incompatibilité ne

s'applique pas aux ingénieurs des services extraordinaires, mais seulement aux ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires du département.

4° *Vérifications des pouvoirs.* — D'après l'art. 16 de la loi de 1871, le conseil général vérifie les pouvoirs de ses membres, sans recours.

La loi du 31 *juillet* 1875 a substitué à ce système celui de la loi du 22 juin 1833. Les conseillers proclamés par les bureaux de recensement et contre l'élection desquels aucune réclamation n'aura été formée dans les délais légaux (dix jours après l'élection) devront être considérés comme définitivement investis de leur mandat.

Le délai est de 20 jours pour les réclamations formulées par le préfet.

Quant aux conseillers dont l'élection est attaquée, ils sont convoqués et prennent part provisoirement aux délibérations d'après le principe écrit dans les lois des 15-27 mars 1791 (art. 9).

Les réclamations sont instruites par la section du contentieux du conseil d'Etat et jugées par le conseil d'Etat.

TITRE III. — Des sessions des conseils généraux.

1° *Dates des sessions.* — Les deux sessions ordinaires annuelles sont fixées : la première au second lundi après le jour de Pâques, la seconde au premier lundi qui suit le 15 août.

2° *Police de l'assemblée.* — Le président est chargé de la police intérieure de l'assemblée, mais il ne peut prendre les mesures intéressant la sécurité extérieure; ce devoir appartient au représentant du pouvoir exécutif qui a seul la disposition de la force publique. — Décret du 11 juillet 1873.

3° *Nombre de membres insuffisant.* — Les délibérations ne sont valables que si la moitié plus un des membres composant le conseil général est présente.

Une délibération prise en nombre insuffisant ne peut être annulée par le préfet; un décret est nécessaire à cet effet. — Décret du 8 août 1872.

4° *Délibérations illégales.* — Le conseil ne peut légalement délibérer que sur les objets compris dans ses attributions.. La nullité des délibérations est prononcée par décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

Un conseil général excède ses pouvoirs en votant un blâme contre un chef de service (décret du 7 août 1873) ou contre le préfet lui-même. — Décret du 17 juillet 1875.

Un conseil général excède ses pouvoirs en déléguant un de ses membres pour inspecter les écoles (décret du 19 juillet 1873), en s'arrogeant le droit de décerner des récompeuses honorifiques (décret du 25 juin 1874), en émettant des vœux politiques, relatifs par exemple aux lois électorales, au régime municipal, etc..., en votant des subventions destinées à la publication d'écrits traitant des questions politiques ou sociales.

5° *Session non autorisée.* — Toute délibération prise en dehors d'une réunion non autorisée du conseil général est nulle.

Elle est déclarée telle par le préfet, et il peut y avoir lieu à l'application par l'autorité judiciaire de l'art. 258 du Code pénal :

« Quiconque, sans titre, se sera immiscé dans des fonctions publiques, civiles ou militaires, ou aura fait les actes d'une de ces fonctions, sera puni d'un emprisonnement de deux à cinq ans, sans préjudice de la peine de faux, si l'acte porte le caractère de ce crime. »

TITRE IV. — Des attributions des conseils généraux.

1° *Déclaration d'utilité publique pour les chemins de grande et de moyenne communication.* — Le conseil général opère la reconnaissance, détermine la largeur et prescrit l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux de grande et de moyenne communication.

On avait proposé d'abord d'accorder au conseil le droit de prononcer la déclaration d'utilité publique de tous les chemins, routes et travaux à exécuter sur les fonds du département, excepté les chemins de fer d'intérêt local, et de déclarer l'utilité publique des chemins vicinaux ordinaires lorsqu'ils touchent des propriétés bâties.

Cette extension n'a pas été admise, et, lorsque les chemins touchent des propriétés bâties, la déclaration d'utilité publique doit être faite par décret. De même pour les travaux des routes départementales.

2° *Classement et direction des routes départementales.* — Le conseil général statue définitivement sur le classement et la direction des routes départementales.

Ce droit lui a été reconnu pour les raisons suivantes énoncées au rapport de la commission :

« D'après la loi de 1866, le conseil général ne statue sur le classement et la direction des routes départementales, que lorsque leur tracé ne se prolonge pas sur le territoire d'un autre département. Comme il y a peu de routes départementales qui ne se trouvent pas dans ce cas, il en résultait que le classement et la direction échappaient presque entière-

ment au conseil général, et que l'exception tendait à supprimer la règle. Votre commission n'a pas jugé à propos de maintenir cette disposition. En effet, le principe général est que chaque département est maître des chemins situés sur son territoire, et il ne faut y déroger que là où il y a nécessité évidente. Le conseil général pourra donc toujours pousser le classement de ses chemins aussi près des frontières du département qu'il le jugera utile, et, quant aux raccords pour lesquels le concours d'un département voisin serait nécessaire, il aura désormais la faculté de s'entendre directement avec lui. Il est évident, d'ailleurs, qu'il ne classera pas une route aboutissant à une impasse, et quand même la nouvelle route se prolongerait sur le territoire voisin par un chemin d'une catégorie inférieure, la circulation n'en sera pas moins assurée. »

3° *Déclassement des routes départementales.* — Voici sur ce sujet l'interprétation du ministre de l'intérieur, du 9 août 1879, contraire aux avis précédents du conseil d'Etat :

« Toutes les fois que le déclassement d'une route ou d'un chemin de grande ou de moyenne communication devra interrompre ou modifier la circulation à la limite du département voisin, il faudra appliquer l'art. 90 de la loi de 1871. — Dans le cas contraire, s'il s'agit d'un simple changement de dénomination, le département voisin ne doit pas être consulté. »

4° *Approbation des projets.* — Le conseil général approuve les projets des routes départementales; ceux des chemins vicinaux de tout ordre sont approuvés par le préfet. — Décret du 23 juin 1874.

Par circulaire du 9 août 1879, le ministre de l'intérieur a néanmoins invité les préfets à n'approuver les projets des chemins de grande et de moyenne communication que sur l'avis favorable du conseil général.

Conformément à l'art. 21 de la loi du 21 mai 1836, le préfet a seul le droit de réglementer le contrôle du service des chemins vicinaux, sous l'approbation du ministre de l'intérieur; il peut seul organiser par exemple des commissions cantonales. Le conseil général ne peut qu'émettre des avis sur ce sujet.

5° *Désignation des agents du service des routes départementales et des chemins vicinaux.* — Le conseil général a le droit absolu de désigner les services qui seront chargés de la construction et de l'entretien des routes départementales.

Mais il ne peut choisir lui-même les agents de ce service, ni ceux du service vicinal.

Le conseil général excède ses pouvoirs en réglant le mode de nomination et d'avancement des agents voyers. — Décret du 5 août 1875.

D'après la loi du 21 mai 1836, les conseils généraux sont uniquement appelés à fixer le traitement des agents voyers.

La loi du 10 août 1871 n'a rien innové à cet égard ;

Elle s'est bornée, dans l'art. 45, à donner aux conseils généraux le droit de déterminer, en ce qui concerne les fonctions exclusivement rétribuées sur les fonds départementaux, les conditions à imposer aux candidats et les règles du concours;

Cette disposition ne peut s'appliquer au personnel vicinal, puisque les traitements des agents voyers ne sont pas payés exclusivement sur les fonds départementaux, mais qu'ils doivent, aux termes de l'art. 11 de la loi du 21 mai 1836, être prélevés sur les fonds des travaux, c'est-à-dire sur les ressources que la loi affecte à la construction et à l'entretien des chemins vicinaux.

6° *Direction des chemins de fer d'intérêt local.* — Aux termes de la loi du 12 juillet 1865, qui n'a pas été modifiée par l'art. 46 § 12 de la loi du 10 août 1871, le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet, les modes et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation.

Aussi un décret du 25 juin 1875 a-t-il declaré nulle une délibération du conseil général portant concession d'un chemin de fer d'intérêt local, sans qu'une instruction préalable du projet ait été faite par le préfet.

7° *Renseignements à fournir par les chefs de service.* — Les chefs de service des administrations publiques sont tenus de fournir, verbalement et par écrit, tous les renseignements qui leur sont demandés par le conseil général ou la commission départementale sur les questions qui intéressent le département.

8° *L'agent voyer en chef n'est pas chef de service.* — L'agent voyer en chef doit être assimilé à un chef de division, parce qu'il n'a ni l'autorité ni la responsabilité personnelle qui caractérisent les chefs de service. — Ni la loi ni le règlement général sur les chemins vicinaux ne lui reconnaissent le droit de prendre des décisions exécutoires par elles-mêmes : son rôle se borne à préparer et surveiller l'exécution des décisions du préfet. — Les dépenses faites par le service vicinal sont contrôlées exclusivement par le préfet, qui signe tous les mandats et toutes les pièces de comptabilité. — L'agent voyer en chef n'est donc, en aucun cas, investi des fonctions d'or-

donnateur secondaire. Les préfets n'ont jamais été autorisés à lui sous-déléguer l'ordonnancement des dépenses vicinales, même dans les départements où la direction du service est conférée à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui est cependant, pour les routes nationales et départementales, ordonnateur secondaire.

L'agent voyer en chef est donc placé directement sous les ordres du préfet, seul responsable du service devant le conseil général.

C'est, par suite, au préfet que l'invitation du conseil général ou de la commission départementale doit être adressée, lorsque ces assemblées désirent avoir un renseignement au sujet d'une affaire qui concerne la vicinalité. C'est aussi par l'intermédiaire de son supérieur immédiat que l'agent voyer en chef doit fournir les renseignements réclamés.

Les paragraphes ci-dessus, empruntés à la décision du ministre de l'intérieur du 20 août 1873, ont été confirmés par le décret du 23 juin 1874 dans des termes presque identiques.

TITRE VI. — De la commission départementale.

1° *Composition.* — Au mot *Commission départementale* nous avons exposé les raisons qui ont conduit l'assemblée nationale à introduire dans l'administration départementale ce rouage nouveau qui a jusqu'ici fonctionné d'une manière satisfaisante.

La composition réglée par l'art. 69 de la loi de 1871 a été justifiée dans les termes suivants par le rapport de la commission :

« L'art. 69 règle la composition de la commission départementale. On ne pouvait fixer le nombre de ses membres d'une manière uniforme, à cause de la grande inégalité qui existe, non seulement entre l'importance de nos départements, mais aussi entre le nombre des arrondissements qui les composent et entre celui des cantons qui forment un arrondissement.

« En effet, si on l'avait fixé d'une manière absolue à cinq, par exemple, d'un côté, on aurait rencontré, dans les petits départements qui comptent moins de vingt-cinq conseillers généraux, des difficultés sérieuses pour le recrutement de la commission, et, de l'autre, on lui aurait rendu la besogne excessivement lourde dans les départements les plus importants, qui comptent six et jusqu'à sept arrondissements.

« Si on se basait uniquement sur le nombre des arrondissements, on se heurtait à d'autres obstacles ; en effet, le Rhône n'en a que deux, et vingt-trois départements n'en comptent que trois, tandis que sept départements en ont six, et le Nord en compte sept. Il n'était pas possible non plus d'imposer au conseil général l'obligation absolue de choisir un membre dans chaque arrondissement, parce que trois arrondissements, ceux de Gex, de Murat et de Sainte-Menehould, ne possèdent que trois cantons, et vingt-six n'en comptent que quatre. D'autre part, il était très important de garantir une répartition aussi équitable que possible entre les différents arrondissements, qui souvent ont des intérêts, sinon opposés, du moins de nature très diverse.

« Il importait aussi d'empêcher la commission départementale de se recruter exclusivement parmi les conseillers généraux résidant, soit au chef-lieu même, soit dans l'arrondissement du chef-lieu. Le minimum de quatre est indispensable ; en le réduisant à trois, la commission, qui ne peut délibérer que si la moitié plus un de ses membres est présente, eût été arrêtée dans ses travaux, chaque fois qu'une maladie ou un accident quelconque aurait empêché un de ses membres d'assister aux séances. Le maximum de sept était également imposé par l'obligation de donner satisfaction au grand département du Nord. La rédaction proposée par votre commission satisfait aux conditions si diverses que nous venons d'indiquer.

« Les membres de la commission seront indéfiniment rééligibles. Sans doute, il serait fâcheux que les mêmes personnes s'éternisassent dans la commission, et il sera bon que les conseils généraux parent à cet inconvénient en y introduisant de temps en temps de nouveaux membres ; mais il n'a pas paru possible, au début d'une organisation nouvelle dont l'expérience est à faire, de limiter à cet égard le choix des conseils généraux qui, dans certains départements, ne sera pas exempt de difficultés. »

D'après un décret du 28 février 1878, lorsqu'une fois le conseil général a composé la commission départementale, il ne peut autoriser cette commission à s'adjoindre pour telle ou telle affaire un ou plusieurs membres du conseil général. Les conseillers généraux qui ne font pas partie de la commission départementale ne peuvent être admis à assister à ses séances. Décret du 1er juillet 1873. Cependant un arrêt du conseil d'État du 8 janvier 1875 a reconnu qu'un conseiller général pouvait, comme toute autre personne, être appelé à donner des renseignements à la commission départementale sur une affaire intéressant son canton.

2° *Présence du préfet aux séances.* — D'après l'art. 76 de la loi, le préfet ou son représentant assiste aux séances de la commission; ils sont entendus quand ils le demandent.

La présence du préfet aux séances de la commission n'est pas obligatoire. — Décret du 4 juin 1872.

3° *Notification des décisions de la commis-*

sion départementale. Circulaire du ministre de l'intérieur du 26 *novembre* 1873.

Monsieur le préfet, le conseil d'Etat a émis le 16 janvier 1873 l'avis qu'il appartient exclusivement au préfet de faire aux conseils municipaux et aux autres parties intéressées la notification des décisions prises par la commission départementale, en vertu des art. 86 et 87 de la loi du 10 août 1871.

Cette interprétation a été consacrée par plusieurs décrets annulant les délibérations d'un certain nombre de conseils généraux qui, malgré l'avis du 13 janvier, avaient revendiqué pour leur commission départementale le droit de faire elle-même ces communications.

Vous avez donc le droit et le devoir, monsieur le préfet, de notifier aux divers intéressés les décisions de la commission départementale, mais la loi n'ayant point déterminé dans quelle forme doivent être faites ces notifications, quelques-uns de vos collègues se bornent à transmettre par la poste les ampliations des décisions prises par la commission.

Le conseil d'Etat, qui a eu occasion de le constater en statuant sur divers pouvoirs formés contre des décisions de commissions départementales, a fait avec raison remarquer que ce mode de procéder ne répond point au vœu du législateur.

Il ne faut point perdre de vue, en effet, que la notification a pour conséquence de faire courir les délais d'appel impartis aux conseils municipaux et aux autres parties intéressées. Il importe, dès lors, que la date de cette notification soit établie d'une manière certaine. Or, si la transmission par la voie postale suffit, à la rigueur, pour constater le jour du départ de la lettre d'envoi, elle ne peut faire preuve du jour où l'intéressé a pu prendre connaissance de la décision.

Je vous recommande donc, à l'avenir, de notifier les décisions de la commission départementale dans la forme usitée pour la notification de vos propres arrêtés ou des jugements des conseils de préfecture, c'est-à-dire par l'intermédiaire d'un agent administratif, qui se fera donner reçu ou qui dressera procès-verbal de la remise de l'ampliation.

Les termes de cette circulaire ont été confirmés par plusieurs décrets du 30 juin 1873, et par la circulaire ministérielle du 9 août 1879.

4° *Entente entre les commissions départementales.* — Les attributions des commissions départementales sont limitativement déterminées par la loi du 10 août 1871 ; les commissions ne peuvent, sans excéder leurs attributions et sans sortir de la légalité, correspondre entre elles et établir une entente pour agir de concert dans un but déterminé. — Avis du conseil d'Etat du 10 avril 1873.

Cet avis a été confirmé par décret du 1er juillet 1873.

5° *Publicité des décisions de la commission départementale.* — Il résulte du silence de la loi du 10 août à cet égard et de l'ensemble de ses dispositions que la commission départementale, qui tient exclusivement ses pouvoirs du conseil général et non du suffrage universel, n'a de compte à rendre qu'à l'assemblée dont elle émane ;

En conséquence, le conseil général excède ses pouvoirs lorsqu'il autorise la communication au public des procès-verbaux de la commission départementale ou la publication de ces procès-verbaux. — Décrets du 25 octobre 1873, du 24 juin 1874.

6° *Approbation des projets, plans et devis relatifs aux chemins vicinaux. — Circulaire du ministre de l'intérieur du* 20 *novembre* 1873.

Monsieur le préfet,

Le 8 novembre courant, M. le président de la République, sur ma proposition, et après avoir pris l'avis du conseil d'Etat, a prononcé l'annulation d'une délibération, en date du 23 août 1873, par laquelle le conseil général de la Manche a revendiqué pour sa commission départementale le droit d'approuver les travaux à effectuer sur les chemins vicinaux ordinaires.

Ce décret se fonde sur les considérations suivantes :

L'art. 16 de la loi du 21 mai 1836, en disposant que les travaux d'ouverture et de redressement des chemins vicinaux seraient autorisés par un arrêté préfectoral, a eu uniquement pour objet de permettre au préfet de déclarer en cette matière l'utilité publique, et d'organiser une procédure sommaire d'expropriation.

Le droit d'approuver les plans, devis, projets des travaux à exécuter sur les chemins vicinaux ordinaires, *comme tous autres travaux communaux*, appartenait antérieurement à l'autorité préfectorale, et aucune disposition législative n'a transporté ce droit au conseil général ou à la commission départementale.

L'art. 86 de la loi du 10 août 1871 se borne à transférer à la commission départementale le droit de prononcer la déclaration de vicinalité, le classement, l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux ordinaires, la fixation de la largeur et de la limite desdits chemins, attribuant ainsi aux décisions de la commission départementale les mêmes effets que l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836 attribuait aux arrêtés préfectoraux.

Cette décision est importante, monsieur le préfet, en ce qu'elle tranche définitivement une question fréquemment soulevée par les conseils généraux depuis la loi du 10 août 1871, celle de savoir à qui appartient le droit d'approuver les projets, plans et devis des travaux non seulement des chemins vicinaux ordinaires, mais encore des chemins de grande communication et d'intérêt commun.

La doctrine consacrée par le conseil d'Etat s'applique, en effet, aussi bien à l'art. 44 qu'à l'art. 86 de la loi du 10 août 1871.

L'art. 44, en conférant aux conseils généraux le droit d'opérer la reconnaissance, de déterminer la largeur et de prescrire l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun a expressément stipulé que les délibérations prises à cet égard produiraient seulement les effets spécifiés aux art. 15 et 16 de la loi du 21 mai 1836. Il s'ensuit que le conseil général n'a d'autres droits, en ce qui concerne ces dernières voies de communication, que ceux qui ont été conférés aux commissions départementales en matière de chemins vicinaux ordinaires par l'art. 86.

Les chemins de grande communication et d'intérêt commun sont d'ailleurs des voies essentiellement communales. Ce caractère leur a été reconnu en plusieurs circonstances par le conseil d'Etat; il résulte non seulement du droit des communes à la propriété du sol des chemins et de l'intérêt en vue duquel sont entrepris les travaux, mais encore de ce fait que les dépenses des chemins vicinaux sont à la charge des communes, pour lesquelles elles sont obligatoires dans certaines limites, tandis qu'elles ne sont jamais que facultatives pour les départements, qui y contribuent seulement sous forme de subventions. Les contingents demandés aux communes pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun ont été, il est vrai, rattachés au budget départemental, en exécution de l'art. 58 de la loi du 10 août 1871 ; mais cet article n'a fait que consacrer une mesure prise par mon administration, le 6 mai 1869, dans un intérêt d'ordre et de comptabilité, et pour permettre au conseil général d'apprécier dans leur ensemble les ressources du service. Il n'a jamais eu pour objet de faire perdre à ces ressources leur caractère essentiellement communal.

Vous devrez donc à l'avenir, monsieur le préfet, vous réserver l'approbation des projets, plans et devis des travaux des chemins vicinaux *de toutes catégories*, car ce sont là des travaux communaux. Le droit de les approuver vous a été conféré par la loi du 18 juillet 1837 et le décret du 26 mars 1852, sur la décentralisation administrative. Les lois postérieures n'ont rien innové sur ce point, sauf le pouvoir de règlement attribué aux conseils municipaux dans les cas prévus par l'art. 1 (nº 3) de la loi du 24 juillet 1867. L'art. 46, § 9, de la loi du 10 août 1871, sur lequel se sont fondés quelques conseils généraux pour soutenir l'opinion contraire, ne concerne que les travaux à exécuter sur les fonds départementaux et ne s'applique nullement, par conséquent, aux chemins vicinaux. (Voir page 706.)

7º *Les délégations faites à la commission départementale doivent être limitées.* — L'art. 77 de la loi du 10 août 1871 dispose que la commission départementale règle les affaires qui lui sont renvoyées par le conseil général dans les limites de la délégation qui lui est faite.

En conséquence, les délégations doivent être limitées et ne sauraient s'appliquer qu'à des affaires déterminées, dont le conseil général peut apprécier l'importance.

La délégation à la commission départementale par un conseil général de toute une catégorie d'affaires non spécifiées, quelquefois même non encore connues, excède les pouvoirs du conseil général, qui s'attribuerait ainsi une sorte d'autorité législative et réglementaire, non plus pour déléguer l'examen d'une affaire, mais pour donner à la commission départementale des attributions que la loi ne lui a pas conférées.

Aux termes de l'art. 3 de la loi du 10 août, le préfet est chargé de l'instruction préalable des affaires qui intéressent le département.

Le conseil général ne saurait, dès lors, sans empiéter sur les droits du préfet, charger sa commission d'instruire, soit aux lieu et place du préfet, soit parallèlement avec lui, certaines catégories d'affaires ; les propositions du préfet doivent être directement soumises à l'assemblée départementale entière, sauf à cette assemblée à provoquer ultérieurement, si elle ne se juge pas suffisamment éclairée, un complément d'instruction.

La circulaire du 9 août 1879 a commenté la question des délégations.

8º *Répartition des gratifications.* — Le conseil général excède ses pouvoirs en confiant à la commission départementale le soin de répartir les gratifications votées en faveur des agents du service vicinal. Ce soin appartient au préfet sous les ordres de qui les agents voyers sont directement placés par la loi. — Décret du 8 novembre 1873.

9º *Conflit entre le préfet et la commission.* — Voici sur ce sujet les observations de la commission de l'Assemblée nationale :

« L'art. 85 règle la marche à suivre en cas de désaccord ou de conflit entre la commission et le préfet. Le conseil général est juge du conflit; s'il donne tort à la commission, il peut immédiatement en nommer une autre ; si, au contraire, il lui donne raison, il incom-

bera au ministre d'aviser et d'examiner s'il y a lieu d'intervenir ou de changer le préfet. »

TITRE VII. — Intérêts communs a plusieurs départements.

Les dispositions de ce titre sont expliquées dans les termes suivants par le rapporteur de la loi.

Les derniers articles du projet de loi donnent aux conseils généraux de deux ou plusieurs départements le droit qui leur avait été refusé jusqu'à présent, de se concerter ensemble et de débattre dans des conférences, où ils seront représentés par des commissions, les intérêts qui leur sont communs. Parmi ces intérêts, on peut citer la construction d'une route ou d'un chemin de fer, la création d'établissements communs pour le service des aliénés, la fondation ou la dotation d'universités provinciales, la réunion de plusieurs écoles normales primaires en une seule, et la conservation de certains monuments historiques. D'autres objets d'intérêt commun se révéleront sans doute, et il n'est imposé à cet égard, aux conseils généraux, d'autre limite que l'obligation de ne pas sortir du cercle de leurs attributions légales. Les décisions prises dans les conférences ne seront exécutoires qu'après avoir été ratifiées par tous les conseils généraux intéressés, et sont naturellement soumises aux restrictions imposées par les art. 34 et 47 du projet de loi. »

DESSÉCHEMENTS DE MARAIS.

Généralités. — On appelle marais ou marécages les parties du sol recouvertes par des eaux stagnantes, dont la profondeur est généralement minime ; il se développe dans ces eaux une végétation particulière et souvent elles sont peuplées de nombreux animaux d'ordre inférieur. Pendant la saison humide, le niveau de l'eau s'élève et, grâce à l'abaissement de la température, la fermentation animale et végétale est peu active, les marais ne sont pas dangereux. Quand arrive la saison chaude, le niveau de l'eau s'abaisse ; d'immenses surfaces vaseuses sont mises à découvert ; la chaleur et l'humidité combinées développent dans la masse entière une fermentation putride ; l'air se charge de miasmes, et les habitants sont décimés par les fièvres, qui s'évissent surtout dans les pays situés sous le vent régnant.

Non seulement les marais constituent un danger pour la salubrité publique, mais encore ils font perdre à l'agriculture une immense surface que l'on peut évaluer pour la France entière à environ 600,000 hectares, et cette perte est d'autant plus regrettable qu'il s'agit en général des terrains susceptibles d'une grande fertilité.

C'est un des titres de gloire d'Henri IV d'avoir songé le premier à dessécher les marais dangereux et improductifs.

Les marais résultent de diverses causes :

1° Lorsqu'un cours d'eau est abandonné à lui-même dans une vallée à faible pente, son lit s'exhausse peu à peu ; en certains points s'établissent des relèvements du fond ou des obstacles formant barrages, les eaux sont gonflées et surmontent les berges pour se répandre de chaque côté du lit. Les matières en suspension se déposent d'abord dans le voisinage des berges, de sorte que celles-ci s'élèvent plus vite que les terres latérales ; les eaux, qui recouvrent ces terres pendant l'hiver, se trouvent donc emprisonnées lorsque le débit des cours d'eau diminue, c'est-à-dire pendant l'été. Un marécage prend naissance ; il s'accroît chaque année, et bientôt la vallée entière est envahie, les eaux ont perdu leur cours régulier ; celles qui sont en excès lors des crues finissent par se créer un passage tortueux pour gagner la vallée principale. Dans ce cas, un curage du cours d'eau, accompagné, si cela est nécessaire, d'un approfondissement et du redressement des parties défectueuses, atténue le mal ; si l'on ouvre en outre dans les terres latérales des fossés d'égouttement, dont la pente soit ménagée de manière à amener les eaux jusqu'au thalweg, on ne tarde pas à transformer le marécage en terre fertile ;

2° Il existe des plateaux légèrement ondulés, à pentes indécises, formés d'un sol peu ou point perméable ; les eaux pluviales séjournent à la surface, elles se réunissent en flaques et en mares, elles noyent le terrain et le rendent impropre à toute culture. On arrivera souvent avec quelques canaux, ou même avec quelques fossés judicieusement établis, à donner un écoulement à l'eau surabondante et à assainir de grandes surfaces ;

3° Sur les bords de la mer, des plages ou des plaines basses d'une grande étendue se trouvent au-dessus du niveau des hautes mers ordinaires, mais au-dessous du niveau qu'atteignent les grandes marées ; elles sont donc envahies lors de ces grandes marées et les eaux sont retenues par les bas fonds qu'elles transforment en marécages. L'exécution de digues pourra dans ce cas préserver les plaines attaquées et les rendre à la culture.

Voir *Endiguements*.

4° Enfin, lorsqu'on se propose de dessécher des marais établis dans des cuvettes que dominent tous les terrains environnants, il n'y a plus qu'à recourir aux moyens mécaniques, afin d'élever les eaux à une hauteur telle qu'elles puissent trouver un écoulement.

Mais ce n'est point de ces considérations techniques que nous avons à nous occuper ici

et nous n'avons à examiner que les moyens légaux dont on dispose pour arriver à l'exécution des desséchements utiles ou nécessaires.

Causes de la rareté des entreprises de desséchements. — Deux lois ont été faites en vue du desséchement des marais, celle du 16 *septembre* 1807 et celle du 21 juin 1865 sur les associations syndicales.

La première donne à l'administration des droits assez étendus, mais elle entraîne dans la pratique de grandes complications et a engendré d'interminables procès. Aussi ne se rencontre-t-il plus de concessionnaires ou de compagnies pour en réclamer le bénéfice.

Quant à la loi de 1865, elle n'a pour ainsi dire pas reçu d'application ; elle exige l'assentiment de la majorité des intéressés et ceux-ci redoutent presque toujours une entreprise grosse de dépenses faites en vue d'un profit éloigné et non exactement appréciable.

Il est à remarquer, du reste, que les grandes entreprises de desséchement, se présentant dans de bonnes conditions d'exécution et d'économie, sont aujourd'hui réalisées; celles qui restent sont moins importantes et surtout exigeraient des dépenses relativement plus considérables.

Les propriétaires de marécages en tirent parti soit par des plantations, soit par des cultures spéciales; ils voient en perspective une dépense considérable à faire et des frais continus d'entretien; bien qu'assurés du succès, ils se demandent si l'entreprise leur rendra l'intérêt des sacrifices et, finalement, ils refusent de s'engager dans l'inconnu.

C'est à cette cause principale qu'il faut attribuer le faible développement des opérations de desséchement; elles ne pourraient réussir que si l'Etat les prenait en main et les effectuait par lui-même.

Mais il faudrait pour cela entreprendre sur les droits de la propriété, et c'est une voie dans laquelle il ne convient pas de pousser l'administration, à moins qu'il ne s'agisse d'un intérêt public de salubrité et non de simples travaux d'amélioration agricole.

Législation sur la matière.

Loi du 16 septembre 1807. — *Extrait relatif au desséchement des marais.*

TITRE Ier. — Desséchement des marais.

Art. 1. — La propriété des marais est soumise à des règles particulières.

Le gouvernement ordonnera les desséchements qu'il jugera utiles ou nécessaires.

Art. 2. — Les desséchements seront exécutés par l'Etat ou par des concessionnaires.

Art. 3. — Lorsqu'un marais appartiendra à un seul propriétaire, ou lorsque tous les propriétaires seront réunis, la concession du desséchement leur sera toujours accordée, s'ils se soumettent à l'exécuter dans les délais fixés, et conformément aux plans adoptés par le gouvernement.

Art. 4. — Lorsqu'un marais appartiendra à un propriétaire ou à une réunion de propriétaires qui ne se soumettront pas à dessécher dans les délais et selon les plans adoptés, ou qui n'exécuteront pas les conditions auxquelles ils se seront soumis; lorsque les propriétaires ne seront pas tous réunis; lorsque, parmi lesdits propriétaires, il y aura une ou plusieurs communes, la concession du desséchement aura lieu en faveur des concessionnaires dont la soumission sera jugée la plus avantageuse par le gouvernement : celles qui seraient faites par des communes propriétaires ou par un certain nombre de propriétaires réunis, seront préférées à conditions égales.

Art. 5. — Les concessions seront faites par des décrets rendus en conseil d'Etat, sur des plans levés ou sur des plans vérifiés et approuvés par les ingénieurs des ponts et chaussées, aux conditions prescrites par la présente loi, aux conditions qui seront établies par les règlements généraux à intervenir, et aux charges qui seront fixées à raison des circonstances locales.

Art. 6. — Les plans seront levés, vérifiés et approuvés aux frais des entrepreneurs du desséchement : si ceux qui auront fait la première soumission et fait lever ou vérifier les plans, ne demeurent pas concessionnaires, ils seront remboursés par ceux auxquels la concession sera définitivement accordée.

Le plan général du marais comprendra tous les terrains qui seront présumés devoir profiter du desséchement. Chaque propriété y sera distinguée, et son étendue exactement circonscrite.

Au plan général seront joints tous les profils et nivellements nécessaires; ils seront, le plus possible, exprimés sur le plan par des cotes particulières.

TITRE II. — Fixation de l'étendue, de l'espèce et de la valeur estimative des marais avant le desséchement.

Art. 7. — Lorsque le gouvernement fera un desséchement, ou lorsque la concession aura été accordée, il sera formé entre les propriétaires un syndicat, à l'effet de nommer les experts qui devront procéder aux estimations statuées par la présente loi.

Les syndics seront nommés par le préfet; ils seront pris parmi les propriétaires les plus imposés, à raison des marais à dessécher. Les syndics seront au moins au nombre de trois, et au plus au nombre de neuf; ce qui sera déterminé dans l'acte de concession.

Art. 8. — Les syndics réunis nommeront et présenteront un expert au préfet du département.

Les concessionnaires en présenteront un autre; le préfet nommera un tiers expert.

Si le desséchement est fait par l'Etat, le préfet nommera le second expert, et le tiers expert sera nommé par le ministre de l'intérieur.

Art. 9. — Les terrains des marais seront divisés en plusieurs classes, dont le nombre n'excédera pas dix, et ne pourra être au-dessous de cinq : ces classes seront formées d'après les divers degrés d'inondation. Lorsque la valeur des différentes parties du marais éprouvera d'autres variations que celles provenant des divers degrés de submersion, et dans ce cas seulement, les classes seront formées sans égard à ces divers degrés, et toujours de manière à ce que toutes les terres de même valeur présumée soient dans la même classe.

Art. 10. — Le périmètre des diverses classes sera tracé sur le plan cadastral, qui aura servi de base à l'entreprise.

Ce tracé sera fait par les ingénieurs et les experts réunis.

Art. 11. — Le plan, ainsi préparé, sera soumis à l'approbation du préfet; il restera déposé au sécrétariat de la préfecture pendant un mois; les parties intéressées seront invitées, par affiches, à prendre connaissance du plan, à fournir leurs observations sur son exactitude, sur l'étendue donnée aux limites jusques auxquelles se feront sentir les effets du desséchement, et enfin sur le classement des terres.

Art. 12. — Le préfet, après avoir reçu ces observations, celles en réponse des entrepreneurs du desséchement, celles des ingénieurs et des experts, pourra ordonner les vérifications qu'il jugera convenables.

Dans le cas où, après vérification, les parties intéressées persisteraient dans leurs plaintes, les questions seront portées devant la commission constituée par le titre X de la présente loi.

Art. 13. — Lorsque les plans auront été définitivement arrêtés, les deux experts nommés par les propriétaires et les entrepreneurs du desséchement se rendront sur les lieux; et après avoir recueilli tous les renseignements nécessaires, ils procéderont à l'appréciation de chacune des classes composant le marais, eu égard à sa valeur réelle au moment de l'estimation considérée dans son état de marais, et sans pouvoir s'occuper d'une estimation détaillée par propriété.

Les experts procéderont en présence du tiers expert, qui les départagera, s'ils ne peuvent s'accorder.

Art. 14. — Le procès-verbal d'estimation par classe sera déposé pendant un mois à la préfecture. Les intéressés en seront prévenus par affiches; et, s'il survient des réclamations, elles seront jugées par la commission.

Dans tous les cas, l'estimation sera soumise à ladite commission pour être jugée et homologuée par elle; elle pourra décider outre et contre l'avis des experts.

Art. 15. — Dès que l'estimation aura été définitivement arrêtée, les travaux de desséchement seront commencés; ils seront poursuivis et terminés dans les délais fixés par l'acte de concession, sous les peines portées audit acte.

TITRE III. — Des marais pendant le cours des travaux de desséchement.

Art. 16. — Lorsque, d'après l'étendue des marais, ou la difficulté des travaux, le desséchement ne pourra être opéré dans trois ans, l'acte de concession pourra attribuer aux entrepreneurs du desséchement une portion en deniers du produit des fonds qui auront les premiers profité des travaux de desséchement.

Les contestations relatives à l'exécution de cette clause de l'acte de concession seront portées devant la commission.

TITRE IV. — Des marais après le desséchement et de l'estimation de leur valeur.

Art. 17. — Lorsque les travaux prescrits par l'Etat ou par l'acte de concession seront terminés, il sera procédé à leur vérification et réception.

En cas de réclamations, elles seront portées devant la commission, qui les jugera.

Art. 18. — Dès que la reconnaissance des travaux aura été approuvée, les experts respectivement nommés par les propriétaires et par les entrepreneurs du desséchement, et accompagnés du tiers expert, procéderont, de concert avec les ingénieurs, à une classification des fonds desséchés, suivant leur valeur nouvelle, et l'espèce de culture dont ils sont devenus susceptibles.

Cette classification sera vérifiée, arrêtée, suivie d'une estimation, le tout dans les mêmes formes ci-dessus prescrites pour la classification et l'estimation des marais avant le desséchement.

TITRE V. — Règles pour le payement des indemnités dues par les propriétaires, en cas de dépossession.

Art. 19. — Dès que l'estimation des fonds desséchés aura été arrêtée, les entrepreneurs du desséchement présenteront à la commission un rôle contenant :

1° Le nom des propriétaires;

2° L'étendue de leur propriété;

3° Les classes dans lesquelles elle se trouve placée, le tout relevé sur le plan cadastral;

4° L'énonciation de la première estimation, calculée à raison de l'étendue et des classes;

5° Le montant de la valeur nouvelle de la propriété depuis le desséchement, réglée par la seconde estimation et le second classement;

6° Enfin la différence entre les deux estimations.

S'il reste dans le marais des portions qui n'auront pu être desséchées, elles ne donneront lieu à aucune prétention de la part des entrepreneurs du desséchement.

Art. 20. — Le montant de la plus-value obtenue par le desséchement sera divisé entre le propriétaire et le concessionnaire, dans les proportions qui auront été fixées par l'acte de concession.

Lorsqu'un desséchement sera fait par l'État, sa portion dans la plus-value sera fixée de manière à le rembourser de toutes ses dépenses. Le rôle des indemnités sur la plus-value sera arrêté par la commission et rendu exécutoire par le préfet.

Art. 21. — Les propriétaires auront la faculté de se libérer de l'indemnité par eux due, en délaissant une portion relative de fonds calculée sur le pied de la dernière estimation; dans ce cas, il n'y aura lieu qu'au droit fixe d'un franc, pour l'enregistrement de l'acte de mutation de propriété.

Art. 22. — Si les propriétaires ne veulent pas délaisser des fonds en nature, ils constitueront une rente sur le pied de quatre pour cent, sans retenue; le capital de cette rente sera toujours remboursable, même par portions, qui cependant ne pourront être moindres d'un dixième, et moyennant vingt-cinq capitaux.

Art. 23. — Les indemnités dues aux concessionnaires ou au gouvernement, à raison de la plus-value résultant des desséchements, auront privilège sur toute ladite plus-value, à la charge seulement de faire transcrire l'acte de concession, ou le décret qui ordonnera le desséchement au compte de l'Etat, dans le bureau ou dans les bureaux des hypothèques de l'arrondissement ou des arrondissements de la situation des marais desséchés.

L'hypothèque de tout individu inscrit avant le desséchement sera restreinte, au moyen de la transcription ci-dessus ordonnée, sur une portion de propriété égale en valeur à la première valeur estimative des terrains desséchés.

Art. 24. — Dans le cas où le desséchement d'un marais ne pourrait être opéré par les moyens ci-dessus organisés, et où, soit par les obstacles de la nature, soit par des oppositions persévérantes des propriétaires, on ne pourrait parvenir au desséchement, le propriétaire ou les propriétaires de la totalité des marais pourront être contraints à délaisser leur propriété, sur estimation faite dans les formes déjà prescrites.

Cette estimation sera soumise au jugement et à l'homologation d'une commission formée à cet effet; et la cession sera ordonnée sur le rapport du ministre de l'intérieur, par un règlement d'administration publique.

TITRE VI. — De la conservation des travaux de desséchement.

Art. 25. — Durant le cours des travaux de desséchement, les canaux, fossés, rigoles, digues et autres ouvrages, seront entretenus et gardés aux frais des entrepreneurs du desséchement.

Art. 26. — A compter de la réception des travaux, l'entretien et la garde seront à la charge des propriétaires, tant anciens que nouveaux. Les syndics déjà nommés, auxquels le préfet pourra en adjoindre deux ou quatre pris parmi les nouveaux propriétaires, proposeront au préfet des règlements d'administration publique, qui fixeront le genre et l'étendue des contributions nécessaires pour subvenir aux dépenses.

La commission donnera son avis sur ces projets de règlement, et, en les adressant au ministre, proposera aussi la création d'une administration composée de propriétaires qui devra faire exécuter les travaux; il sera statué sur le tout en conseil d'Etat.

Art. 27. — La conservation des travaux de desséchement, celle des digues contre les torrents, rivières et fleuves, et sur les bords des lacs et de la mer, est commise à l'administration publique. Toutes réparations et dommages seront poursuivis par voie administrative comme pour les objets de grande voirie. Les délits seront poursuivis par les voies ordinaires, soit devant les tribunaux de police correctionnelle, soit devant les cours criminelles, en raison des cas.

TITRE X. — De l'organisation et des attributions des commissions spéciales.

Art. 42. — Lorsqu'il s'agira d'un desséchement de marais ou d'autres ouvrages déjà énoncés en la présente loi, et pour lesquels l'intervention d'une commission spéciale est indiquée, cette commission sera établie ainsi qu'il suit.

Art. 43. — Elle sera composée de sept commissaires; leur avis ou leurs décisions seront motivées; ils devront, pour les prononcer, être au moins au nombre de cinq.

Art. 44. — Les commissaires seront pris parmi les personnes qui seront présumées avoir le plus de connaissances relatives soit aux localités, soit aux divers objets sur lesquels ils auront à prononcer.

Ils seront nommés par le président de la République.

Art. 45. — Les formes de la réunion des membres de la commission, la fixation des époques de ses séances et des lieux où elles seront tenues, les règles pour la présidence, le secrétariat et la garde des papiers, les frais qu'entraîneront ses opérations, et enfin tout ce qui concerne son organisation, seront déterminés, dans chaque cas, par un règlement d'administration publique.

Art. 46. — Les commissions spéciales connaîtront de tout ce qui est relatif au classsement des diverses propriétés avant ou après le desséchement des marais, à leur estimation, à la vérification de l'exactitude des plans cadastraux, à l'exécution des clauses des actes de concession relatifs à la jouissance par les concessionnaires d'une portion des produits, à la vérification du rôle de plus-value des terres après le desséchement; elles donneront leur avis sur l'organisation du mode d'entretien des travaux de desséchement; elles arrêteront les estimations dans le cas prévu par l'art. 24, où le gouvernement aurait à déposséder tous les propriétaires d'un marais; elles connaîtront des mêmes objets, lorsqu'il s'agira de fixer la valeur des propriétés, avant l'exécution des travaux d'un autre genre, comme routes, canaux, quais, digues, ponts, rues, etc., et après l'exécution desdits travaux, et lorsqu'il sera question de fixer la plus-value.

Art. 47. — Elles ne pourront, en aucun cas, juger les questions de propriété, sur lesquelles il sera prononcé par les tribunaux ordinaires, sans que, dans aucun cas, les opérations relatives aux travaux ou l'exécution des décisions de la commission puissent être retardées ou suspendues.

TITRE XII. — Dispositions générales.

Art. 58. — Les indemnités pour plus-value, dues à raison des travaux déjà entrepris, et spécialement à raison des travaux de desséchement, seront réglées d'après les dispositions de la présente loi. Des règlements d'administration publique statueront sur la possibilité et, le mode d'application à chaque cas ou entreprise particulière; et alors l'organisation et l'intervention de la commission spéciale seront toujours nécessaires.

Art. 59. — Toutes les lois antérieures cesseront d'avoir leur exécution en ce qui serait contraire à la présente.

Loi du 21 juin 1865. — *Extrait relatif au desséchement des marais.* — La loi entière et la circulaire ministérielle du 12 août 1865, qui la commente, ont été reproduites au mot *Associations syndicales,* auquel le lecteur voudra bien se reporter pour connaître l'application détaillée de la loi de 1865. — Nous ne donnerons ici que les dispositions principales ayant trait aux desséchements :

Art. 1. — Peuvent être l'objet d'une association syndicale, entre propriétaires intéressés, l'exécution et l'entretien de travaux.

. . . . . 3° de desséchement de marais.

Art. 5. — Les associations syndicales libres se forment sans l'intervention de l'administration.

Le consentement unanime des associés doit être constaté par écrit.

Art. 9. — Les propriétaires intéressés à l'exécution des travaux de desséchement peuvent être réunis, par arrêté préfectoral, en association syndicale autorisée, soit sur la demande d'un ou plusieurs d'entre eux, soit sur l'initiative du préfet.

Art. 12. — Si la majorité des intéressés, représentant au moins *les deux tiers de la superficie* des terrains, ou *les deux tiers* des intéressés, représentant *plus de la moitié de la superficie,* ont donné leur adhésion, le préfet autorise, s'il y a lieu, l'association.

Art. 14. — S'il s'agit de travaux spécifiés au n° 3 de l'art. 1, les propriétaires qui n'auront pas adhéré au projet d'association pourront, dans le délai d'un mois ci-dessus déterminé, déclarer à la préfecture qu'ils entendent délaisser, moyennant indemnité, les terrains leur appartenant et compris dans le périmètre. L'indemnité à la charge de l'association sera réglée conformément à l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836.

Art. 15. — Les taxes ou cotisations sont recouvrées sur des rôles dressés par le syndicat chargé de l'administration de l'association, approuvés, s'il y a lieu, et rendus exécutoires par le préfet.

Le recouvrement est fait comme en matière de contributions directes.

Art. 16. — Les contestations relatives à la fixation du périmètre des terrains compris dans l'association, à la division des terrains en différentes classes, au classement des propriétés en raison de leur intérêt aux travaux, à la répartition et à la perception des taxes, à l'exécution des travaux, sont jugées par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 26. — La loi du 16 septembre 1807 et celle du 14 floréal an XI, continueront à recevoir leur exécution à défaut de formation d'associations libres ou autorisées, lorsqu'il s'agira de travaux spécifiés aux n°s 1, 2, 3 de l'art. 1 de la présente loi.

Toutefois, il sera statué, à l'avenir, par le conseil de préfecture sur les contestations qui, d'après la loi du 16 septembre 1807, doivent être jugées par une commission spéciale.

APPLICATION DE LA LOI DU 16 SEPTEMBRE 1807.

Modèle d'une concession. — La concession

de desséchement la plus récente est celle qui comprend à la fois le desséchement du marais de Fos et l'établissement d'un canal à dériver de la Durance pour le limonage de la plaine de la Crau. — La compagnie concessionnaire a été autorisée à exproprier, conformément à la loi du 3 mai 1841, tous les terrains compris dans le périmètre à dessécher; c'était le seul moyen d'assurer le succès, car l'application du système de la plus-value entraîne des difficultés presque insurmontables dans la pratique.

Desséchement du marais de Fos. — Convention. — L'an 1874, le 8 janvier,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret du président de la République,

D'une part,

Et le sieur *Nelson-Purdie*, agissant au nom d'une société à former,

D'autre part,

A été convenu ce qui suit :

Art. 1. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à perpétuité au susnommé, qui l'accepte :

1° Le desséchement des marais situés le long du canal d'Arles à Bouc, entre le Mas-Thibert et Fos;

2° Un canal dérivé de la Durance, devant servir tant au desséchement desdits marais qu'au limonage des terres en friche de la plaine de Crau;

Le tout aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — Le desséchement des marais est concédé par application de l'art. 24 de la loi du 16 septembre 1807. Les terrains desdits marais seront, en conséquence, acquis par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, conformément à la loi du 3 mai 1841.

Art. 3. — Tous les frais, à quelque titre que ce soit, pour l'établissement et l'entretien des travaux dépendant de la concession, seront supportés exclusivement par la société concessionnaire.

TITRE Ier. — DES TRAVAUX ET DE LEUR EXÉCUTION.

Art. 1. — Les marais dont le desséchement est concédé sont situés le long du canal d'Arles à Bouc, entre le Mas-Thibert et Fos, dans les arrondissements d'Arles et d'Aix. Ils sont représentés par une teinte verte sur le plan ci-annexé. Leur superficie totale est d'environ 4,800 hectares.

Art. 2. — Le desséchement sera fait par exhaussement du sol, au moyen de colmatages successifs et par abaissement du plan d'eau à l'aide de machines d'épuisement.

Art. 3. — Il sera établi le long des marais, du côté de la coustière de Crau, un canal de ceinture destiné à recevoir les eaux de ladite coustière, qui s'écoulent aujourd'hui dans les marais, et à les amener directement dans le bief marin du canal d'Arles à Bouc.

Art. 4. — Le colmatage des marais aura pour objet, non seulement d'en exhausser le sol, mais encore de l'amender pour le rendre propre à la culture.

Il sera opéré à l'aide des eaux troubles dérivées, à cet effet, de la Durance.

Art. 5. — La prise d'eau du canal de dérivation sera établie en aval du pont de Mallemort, dans les conditions qui seront fixées par un décret ultérieur.

Le débit du canal ne pourra dépasser 80 mètres cubes par seconde, sous la condition expresse de maintenir en aval, dans la rivière, un volume de 50 mètres cubes au moins par seconde.

Toutes les fois que le débit de la rivière sera inférieur à cette quantité, ladite prise d'eau devra être fermée.

Il sera interdit, en outre, à la compagnie d'apporter aucun obstacle ni aucune gêne à l'exercice des prises d'eau supérieures.

L'administration se réserve même de nommer, si elle le juge utile, la compagnie entendue, un agent spécial pour assurer l'exécution des dispositions qui seront prescrites pour l'établissement de la prise d'eau. Cet agent résiderait à Mallemort, et son traitement, fixé par l'administration, serait payé par la compagnie sur mandats du préfet.

La compagnie sera tenue en outre, à toute époque, d'apporter à la prise d'eau, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité ni dédommagement quelconque, les modifications qui seraient ordonnées par l'administration dans l'intérêt de la navigation, de la salubrité ou de la sûreté générale et du service des prises d'eau inférieures.

Mais si ces modifications devaient avoir pour effet de diminuer le débit de la prise d'eau ou d'en altérer le régime, elles ne pourraient être mises à exécution qu'en vertu d'un décret rendu en conseil d'Etat, après enquête.

Il en serait de même si l'administration jugeait nécessaire de faire supprimer entièrement la prise d'eau. Dans ce cas, la compagnie ne pourrait non plus réclamer aucune indemnité.

Art. 6. — Les eaux intérieures des marais, de source ou pluviales, élevées à l'aide des machines d'épuisement, pourront être versées dans le bief marin du canal d'Arles à Bouc; mais il est interdit à la compagnie de laisser pénétrer dans ce bief les eaux de colature des colmatages. Ces eaux devront toutes s'écouler soit dans le Rhône, en passant en siphon sous ledit bief, soit directement à la mer, soit de toute autre manière.

Les ouvrages à établir à cet effet sous le canal ne pourront être exécutés que pendant le temps de chômage ordinaire de la navigation

et qu'en vertu de projets préalablement approuvés par l'administration supérieure, à la condition, en outre, de ne nuire en aucune façon à la navigation ni à la sûreté ou à la solidité du canal.

La compagnie sera, d'ailleurs, tenue de faire auxdits ouvrages, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité, toutes les modifications qui pourraient être prescrites par l'administration par suite des améliorations ou élargissements qui viendraient à être apportés au canal.

Art. 7. — Il est interdit également à la compagnie de laisser introduire les eaux de colmatage dans les étangs du Landre et du Galejon supérieur, ainsi que dans les canaux des Gazes, qui réunissent ces deux étangs. Lesdits étangs et canaux seront, en conséquence, protégés contre l'invasion des eaux de colmatage par des digues de ceinture.

Art. 8. — La partie du canal du Vigueirat qui traverse aujourd'hui les marais pourra être déplacée et reportée sur le bord gauche du canal d'Arles à Bouc; mais le nouveau canal devra, comme l'ancien, déboucher dans l'étang du Landre.

Art. 9. — La compagnie soumettra à l'administration, dans le délai d'un an, à dater du décret de concession, en se conformant aux indications générales des articles précédents, le projet définitif du canal de colmatage dérivé de la Durance, des canaux de colature, du canal de ceinture et autres canaux, fossés, rigoles, digues, machines d'épuisement, et généralement de tous les ouvrages du desséchement pour les marais situés dans l'arrondissement d'Aix, comprenant le grand marais de Fos, les marais de Laffoux et du Grand-Cavaon.

Art. 10. — Les travaux de desséchement de ces marais devront être commencés dans le délai d'un an, à dater de l'approbation du projet définitif. Ils devront être terminés et les marais mis en culture dans le délai de cinq ans, à partir de la même date.

Art. 11. — A l'expiration de ce délai, la compagnie soumettra à l'administration le projet définitif des travaux de desséchement des marais situés dans l'arrondissement d'Arles. Ces travaux devront être terminés et les marais mis en culture dans un délai de cinq ans, à dater de l'approbation dudit projet.

Art. 12. — Le limonage des terres en friche de la Crau sera opéré à l'aide des eaux du canal dérivé de la Durance, mais ce limonage sera limité à la portion du territoire teintée en couleur bistre sur le plan ci-annexé; il ne pourra, en outre, être pratiqué que sur des terrains pour lesquels la compagnie traiterait de gré à gré avec les propriétaires ou sur ceux qu'elle achèterait à l'amiable.

Art. 13. — Jusqu'à l'achèvement complet des travaux de desséchement des marais et à leur réception, dans les deux arrondissements d'Aix et d'Arles, la compagnie ne pourra détourner du canal de dérivation des eaux de la Durance, pour le limonage des terres de la Crau, que le volume d'eau qui sera fixé par des décisions du ministre des travaux publics et qui ne devra, dans aucun cas, dépasser 36 mètres cubes par seconde.

Art. 14. — Les eaux de fuite ou de colature des limonages ne pourront être versées ni dans les marais, ni dans le canal d'Arles à Bouc, ni dans aucun des canaux ou fossés existant actuellement et servant à l'assainissement ou à l'irrigation des territoires. Elles seront reçues en totalité dans des colateurs spéciaux ouverts par la compagnie et débouchant soit dans le Rhône, soit dans la mer, soit dans l'étang de Berre, mais seulement, quant à ce dernier, au nord de l'étang de l'Ollivier, et aussi près que possible de Saint-Chamas.

Art. 15. — La compagnie prendra les mesures pour que lesdits colateurs qui longeraient ou traverseraient les territoires voisins de l'étang de la Valduc et des divers établissements industriels situés sur les bords de cet étang ne puissent donner lieu à des introductions d'eau soit dans ces territoires, soit directement dans l'étang, par voie de filtration ou autrement.

Art. 16. — La compagnie soumettra successivement à l'administration les projets des canaux d'amenée des eaux de limonage qu'elle se proposera d'établir et des canaux de fuite de ces eaux; mais il ne pourra être donné suite à ces projets qu'autant que la compagnie justifierait au préfet qu'elle est en mesure de limoner la moitié au moins des portions de territoire que les canaux projetés peuvent desservir.

Art. 17. — La compagnie ne pourra réclamer aucune indemnité aux établissements industriels de la Valduc, en raison du préjudice que ces établissements pourraient causer aux cultures nouvelles des terres qu'elle aurait achetées et bonifiées par le limonage dans le voisinage desdits établissements.

La compagnie sera tenue d'insérer dans les traités qu'elle passerait avec les propriétaires, pour le limonage des terres dont ils conserveraient la propriété, une clause analogue, en vertu de laquelle il leur serait également interdit d'exercer aucun recours contre lesdits établissements.

Faute par elle de satisfaire à cette prescription, elle demeurera responsable des condamnations qui pourraient être prononcées contre les établissements industriels.

Art. 18. — La compagnie devra construire et entretenir des ponts dans tous les endroits où, par suite de ses travaux, les communications existantes se trouveraient interceptées.

La largeur de ces ponts, entre parapets,

sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour les chemins de fer et les routes nationales, à 7 mètres pour les routes départementales, à 5 mètres pour les chemins de grande communication ou d'intérêt commun, et à 4 mètres pour les chemins vicinaux ordinaires.

Ces ponts seront en bonne maçonnerie hydraulique, ou en fer, ou en fonte.

Art. 19. — S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes et rampes, sur les nouvelles directions, ne pourra excéder $0^m,03$ par mètre pour les routes nationales et départementales, et $0^m,05$ pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 20. — Les déplacements des routes nationales, ainsi que les ponts à la rencontre de ces routes et des chemins de fer, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Les projets relatifs aux déplacements des routes départementales et des chemins vicinaux, ainsi que la construction des ponts à la rencontre de ces routes et chemins, seront approuvés par l'autorité départementale compétente.

Art. 21. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les ouvrages à établir pour assurer cet écoulement seront soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

La compagnie sera tenue, en outre, de prendre les dispositions qui seront prescrites par l'administation pour arrêter les filtrations d'eau qui pourraient se faire à travers les divers canaux construits par elle et pour empêcher ces filtrations de nuire aux parties basses des territoires.

Art. 22. — A la rencontre des routes nationales ou départementales et autres chemins publics, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que les communications n'éprouvent ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux. A cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs sous le contrôle desquels s'exécuteront les travaux devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par le préfet pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interrompues.

Art. 23. — Les travaux étant d'utilité publique et le desséchement des marais devant être fait par application de l'art. 24 de la loi du 16 septembre 1807, tous les terrains nécessaires pour l'exécution des ouvrages, quels qu'ils soient, exécutés en vertu du décret de concession, ainsi que les terrains compris dans le périmètre des marais à dessécher, seront acquis et payés par la compagnie, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841.

Art. 24. — Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration des terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également supportées et payées par la compagnie.

Art. 25. — Pendant la durée des travaux, qu'elle effectuera par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillanee de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 26. — Lorque les travaux destinés à assurer le desséchement des marais de l'arrondissement d'Aix seront terminés et le sol mis effectivement en valeur, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception de ces travaux par les ingénieurs que l'administration désignera.

On procédera de même à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception des travaux de desséchement des marais et étangs de l'arrondissement d'Arles, quand ces travaux seront terminés.

Il sera fait également des reconnaissances et, s'il y a lieu, des réceptions pour les canaux d'amenée des eaux de limonage et les canaux de fuite, au fur et à mesure que ces canaux seront achevés et avant qu'ils puissent être mis en service.

Les procès-verbaux de réception dressés par les ingénieurs dans ces divers cas ne seront valables qu'après avoir été approuvés par l'administration supérieure.

Art. 27. — La compagnie ne pourra aliéner les terrains des marais et étangs dont le desséchement lui est concédé, qu'après l'entier achèvement des travaux et leur réception.

Les projets des actes d'aliénation seront soumis à l'approbation de l'administration supérieure avant de pouvoir être convertis en actes définitifs. La compagnie sera tenue d'insérer dans lesdits actes les conditions qui seront prescrites par l'administration en vue d'assurer le maintien du desséchement.

TITRE II. — De l'entretien des travaux et du maintien du desséchement.

Art. 28. — Les canaux, fossés, rigoles, digues, machines d'épuisement et autres ouvrages du desséchement, seront entretenus en bon état par la compagnie et à ses frais, de manière que le desséchement n'éprouve aucune interruption ni altération.

Toutefois, en cas où les terrains des marais viendraient à être aliénés par la compagnie, ainsi qu'il est prévu à l'article précédent, l'entretien et la garde des travaux pourront, sur la demande de la compagnie et avec l'autorisation de l'administration supérieure, être mis à la charge des propriétaires acquéreurs, réunis à cet effet en associations syndicales autorisées conformément à la loi du 21 juin 1865.

Les canaux d'amenée et de fuite des eaux de limonage de la Crau devront également être constamment entretenus en bon état par la compagnie et à ses frais, ou par les propriétaires intéressés réunis en associations syndicales dûment autorisées par l'administration.

Si lesdits travaux, tant du desséchement que du limonage, ne sont pas constamment entretenus en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration, aux frais de la compagnie ou des associations de propriétaires.

Les dépenses ainsi faites par ordre de l'administration seront recouvrées sur la compagnie ou sur les associations syndicales au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

TITRE III. — De la déchéance.

Art. 29. — Si la compagnie n'a pas soumis à l'administration le projet définitif des travaux de desséchement dans le délai fixé à l'article 9, et ne les a pas commencés dans le délai indiqué à l'article 10, elle sera déchue de plein droit et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ou notification quelconque, de tous les droits qui lui sont conférés par la présente concession. Dans ce cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement, ainsi qu'il est dit à l'art. 36 ci-après, deviendra la propriété de l'Etat.

Elle sera, de même, déchue de plein droit si elle n'a pas versé ledit cautionnement dans le délai prescrit.

Art. 30. — Faute par la compagnie, une fois les travaux de desséchement commencés, de les avoir entièrement exécutés et terminés dans les délais fixés aux art. 10 et 11 et d'avoir rempli toutes les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance de toute sa concession, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux de desséchement et de limonage qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, et ce, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges et sur la mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de marais déjà mises en valeur ou seulement achetées.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie non encore restituée du cautionnement prescrit à l'art. 36 deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous ses droits à la concession, et les travaux exécutés, ainsi que les portions de marais mises en valeur ou seulement achetées deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

TITRE IV. — Clauses diverses.

Art. 31. — Dans le cas ou le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de chemins de fer, de routes nationales ou départementales, ou de canaux qui traverseraient les travaux compris dans la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces nouveaux travaux; mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ni au service des travaux de la compagnie, ni aucuns frais pour elle.

Il en sera de même pour les chemins vicinaux qui viendraient à être ordonnés ou autorisés par l'administration départementale.

Art. 32. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface de terrains occupés par les canaux et leurs dépendances; la cote en sera calculée conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de la présente concession seront assimilés aux propriétés bâties de la localité.

Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 33. — Les agents et gardes que la compagnie établira pour la surveillance et la police des travaux et ouvrages qui dépendent de la présente concession, pourront être commissionnés par le sous-préfet et assermentés, conformément à la loi du 20 messidor an III.

Art. 34. — Dans le cas où la compagnie établirait dans le marais du Grand-Cavaon une digue pour mettre ce marais à l'abri de l'invasion de la mer, les agents des administrations de la guerre, de la marine, des finances et des travaux publics auront le libre parcours sur cette digue.

Art. 35. — Les frais de contrôle, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie.

Art. 36. — La compagnie déposera à la caisse du trésor public, à titre de cautionnement, dans le délai de six mois, à partir du décret de concession, une somme de 400,000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculée conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825 et au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue à la compagnie par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux de desséchement des marais.

Art. 37. — La compagnie devra faire élection de domicile à Marseille.

Faute par elle de satisfaire à cette prescription, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture des Bouches-du-Rhône.

Art. 38. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées par le conseil de préfecture du département des Bouches-du-Rhône, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 39. — L'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention à laquelle il sera annexé, seront à la charge du concessionnaire.

Des formalités à remplir pour appliquer la loi de 1807. — Jurisprudence.

1. *Par qui sont ordonnés les desséchements.* — Le gouvernement ordonne les desséchements qu'il juge utiles ou nécessaires. — Sa décision n'est pas susceptible d'un recours par la voie contentieuse.

Une association syndicale, créée par une ordonnance royale, ne peut être dissoute et remplacée par deux associations distinctes qu'en vertu d'un acte de même nature. — 29 juin 1850.

2. *Desséchements antérieurs à la loi de* 1807. — Les actes de l'autorité souveraine, concédant ou ordonnant des entreprises de desséchement antérieurement à la loi de 1807, ne peuvent être interprétés que par décret rendu en conseil d'Etat. — 4 septembre 1856.

Des travaux de desséchement, prescrits par un ancien arrêt du conseil disposant dans une vue de police et de salubrité publique, peuvent être exécutés sans l'accomplissement des formalités établies par la loi du 16 septembre 1807, 6 juillet 1854.

Les travaux qu'un syndicat est autorisé à effectuer pour pourvoir à la conservation et au perfectionnement d'anciens desséchements antérieurs à la loi de 1807, ne donnent pas lieu à l'intervention d'une commission spéciale. — 29 novembre 1855.

3. *Préférence à donner aux propriétaires.* — La loi de 1807 a voulu favoriser autant que possible les propriétaires et leur donner les moyens de profiter intégralement des bénéfices de l'opération.

Lorsqu'il y aura un propriétaire unique, ou lorsque tous les propriétaires seront associés, la concession leur reviendra de droit s'ils acceptent les plans adoptés et les délais d'exécution fixés par l'Etat.

Au cas contraire, c'est-à-dire si les propriétaires ne sont pas réunis ou s'ils n'acceptent pas les projets et délais du gouvernement, celui-ci choisit parmi les demandeurs en concession celui dont il juge l'offre la plus avantageuse; à conditions égales, la préférence est due aux communes propriétaires, ou aux réunions de propriétaires intéressés.

4. *Forme des concessions.* — Les concessions sont faites par décrets rendus en conseil d'Etat, sur des plans levés, ou au moins vérifiés et approuvés par les ingénieurs des ponts et chaussées. Le décret fixe les moyens, les charges et conditions du desséchement. Au plan général doivent être indiquées toutes les parcelles.

5. *Frais des études.* — Les plans sont levés, vérifiés et approuvés aux frais des entrepreneurs du desséchement ; si ceux qui ont fait les premières études ne sont pas concessionnaires, ils sont remboursés de leurs frais par ceux à qui la concession définitive est accordée.

En cas de discord, les frais sont évalués par le conseil de préfecture.

L'intérêt des sommes avancées par le soumissionnaire évincé lui est dû à partir du jour où les avances ont été faites. — 8 février 1855, 17 décembre 1857.

Les autorisations accordées à l'effet de faire des études de desséchement sont des actes purement administratifs qui ne confèrent au permissionnaire aucun autre droit que celui qui peut résulter pour lui, le cas échéant, de l'application de l'art. 6 de la loi du 16 septembre 1807. En refusant l'autorisation de faire de nouvelles études à un particulier qui avait

précédemment obtenu une permission semblable, le ministre agit dans la limite du pouvoir et du droit d'appréciation qui lui appartiennent, et sa décision n'est pas de nature à être attaquée par la voie contentieuse. — 7 avril 1859.

6. *Syndicat chargé de nommer l'expert des propriétaires.* — Lorsque l'Etat exécute ou concède un desséchement, le préfet nomme, parmi les propriétaires les plus intéressés des syndics au nombre de trois à neuf, chargés de désigner au préfet l'expert des propriétaires.

L'art. 7 de la loi du 16 septembre 1807, en disposant que les membres de commissions syndicales seront pris par le préfet parmi les propriétaires les plus imposés, à raison des marais à dessécher, n'a pas spécifié le nombre des plus imposés parmi lesquels devra être fait ce choix, et a entendu laisser au préfet l'appréciation des conditions d'aptitude que doivent présenter les syndics par lui nommés. Dès lors, l'arrêté préfectoral ne peut être attaqué pour excès de pouvoir sur le motif que le préfet, au lieu de choisir les syndics parmi les propriétaires les plus imposés, les aurait au contraire choisis parmi les moins imposés. — 13 janvier 1865.

7. *Second expert et tiers expert.* — S'il y a concession, le concessionnaire désigne le second expert et le préfet désigne le tiers expert.

Si le desséchement est exécuté par l'Etat, le préfet nomme le second expert et le ministre de l'intérieur désigne le tiers expert.

8. *Division des terrains en classes.* — Les experts et les ingénieurs réunis font sur le plan cadastral le tracé du périmètre des diverses classes des terrains à dessécher. — Ces terrains sont divisés en classes, dont le nombre est compris entre cinq et dix.

Le plan avec le tracé du périmètre des classes est soumis à l'approbation du préfet, et déposé pendant un mois au secrétariat de la préfecture où les intéressés sont invités par affiches à en prendre connaissance et à fournir leurs observations.

Lorsque ces observations sur l'étendue du desséchement, sur l'exactitude du plan et sur le classement des terrains persistent après explication, elles étaient autrefois soumises aux commissions spéciales instituées par le titre X de la loi de 1807 ; aujourd'hui, le pouvoir judiciaire de ces commissions est aboli, et les contestations qui devaient leur être soumises sont portées devant le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat.

9. *Estimation des terrains.* — Les plans étant définitivement arrêtés, les deux experts procèdent à l'évaluation de l'unité de superficie des terrains de chaque classe, sans avoir le droit de s'occuper d'une estimation détaillée par propriété. Les experts procèdent à l'estimation en présence du tiers expert chargé de les départager, s'il y a lieu.

Le procès-verbal d'estimation est déposé pendant un mois à la préfecture, et les contestations qu'il soulève, jugées autrefois par les commissions spéciales, le sont aujourd'hui par le conseil de préfecture.

D'après la loi de 1807, l'estimation des experts devait être soumise à la commission spéciale instituée par le titre X de ladite loi, et homologuée par elle ; la commission pouvait décider outre et contre l'avis des experts.

D'après M. de Passy, la commission spéciale ne serait abolie par la loi de 1865, qu'en ce qui touche ses fonctions contentieuses ; elle conserverait ses fonctions administratives, et l'estimation de la valeur de l'unité de chaque classe serait une de ces fonctions administratives. L'interprétation de M. de Passy nous paraît inexacte ; si on a supprimé les pouvoirs judiciaires de la commission, on n'a certainement pas voulu lui conserver le plus important d'entre eux et lui laisser le droit de trancher souverainement la question si importante de la valeur des terrains avant le desséchement. C'est aux experts à le faire, sauf à soumettre au conseil de préfecture les irrégularités par eux commises.

10. *Délai d'exécution.* — L'estimation faite, les travaux sont commencés et doivent être achevés dans le délai fixé.

Il appartient à l'administration supérieure d'apprécier les circonstances qui peuvent faire proroger les délais impartis aux entrepreneurs de desséchement pour l'exécution de leurs travaux, à la charge par elle de suivre les formalités prescrites par les lois et règlements, et notamment d'appeler les parties intéressées à produire leurs observations. — 14 juin 1852, 2 juin 1864.

11. *Estimation de la valeur après le desséchement.* — Les travaux achevés, il est procédé par les experts à un nouveau classement et à une nouvelle estimation de l'unité de superficie dans chaque classe nouvelle. La vérification des travaux et l'estimation des experts sont effectuées dans les mêmes formes que les opérations premières.

Il est ensuite établi un rôle qui, pour chaque propriété, indique la valeur ancienne, la valeur nouvelle, la différence et la part de cette différence qui, d'après l'acte de concession revient au concessionnaire.

Lorsque le desséchement est exécuté par l'Etat, le quantum de la part qui lui revient est limité au remboursement de ses dépenses.

Pour se libérer, les propriétaires peuvent délaisser une partie de leurs fonds, évalués sur les bases de la dernière estimation, ou payer à 4 0/0 la rente de la contribution qui leur est imposée.

Le concessionnaire a une hypothèque spéciale, à la préférence de tous autres créanciers, sur la portion de terrain qui reste après qu'on en a retranché ce qui représente la valeur primitive.

Un propriétaire, inscrit au rôle des indemnités de plus-value d'un desséchement, n'est pas recevable à demander sa décharge, après s'être reconnu dans un acte public débiteur desdites indemnités, avoir constitué une rente pour s'en libérer, et avoir payé sans réserves les arrérages de cette rente pendant plusieurs années. — 16 août 1859.

Les anciennes commissions spéciales étaient incompétentes pour examiner une question quelconque de propriété. — 20 juillet 1850.

Les propriétaires des terrains desséchés peuvent à leur choix se libérer de l'indemnité de plus-value, soit en délaissant une part proportionnelle de leurs fonds, soit en constituant une rente 4 0/0. — Les arrérages de la rente et les fruits du fonds délaissé sont dus de plein droit au dessécheur, à partir de la réception des travaux. — Faute par les propriétaires de restituer les fruits en nature, ils doivent comme équivalent, payer, à partir de ladite réception, l'intérêt à 4 0/0 de l'indemnité de plus-value. — Les frais de partage du fonds délaissé doivent être supportés par égales portions par le propriétaire et par le dessécheur. — 12 janvier 1853, 27 juillet 1850.

L'art. 28 de la loi du 12 avril 1832 portant que les réclamations en matière de contributions directes doivent être formées dans les trois mois à dater de l'émission des rôles, n'est pas applicable au recouvrement des plus-values dues par les propriétaires de terrains desséchés. — 24 février 1843, 7 février 1845.

Les tribunaux civils sont compétents, dans un compte entre un syndicat de desséchement et le propriétaire d'un terrain desséché, pour compenser avec la créance de ce dernier les termes échus de sa contribution aux frais de desséchement. — Les taxes de desséchement, lorsqu'elles sont dûment exécutoires, doivent être assimilées aux contributions publiques ; elle sont donc réputées liquides et exigibles, et dès lors susceptibles de compensation, dès que l'exécution des rôles a été ordonnée.—La compensation peut être ordonnée par l'autorité judiciaire, alors même que le propriétaire imposé exciperait d'un arrêt du conseil d'Etat antérieur à la mise en recouvrement du rôle et qui aurait pour résultat de réduire la taxe du réclamant, la compensation ne faisant pas obstacle à ce que les parties fassent valoir leurs prétentions respectives au sujet de l'exécution dudit arrêt. — Cass., 10 février 1858.

Le privilège accordé aux entrepreneurs ou concessionnaires de desséchement de marais, sur la plus-value résultant des travaux, se conserve par la seule transcription de l'acte de concession ou de l'ordonnance de desséchement au bureau des hypothèques de la situation des marais desséchés, sans qu'il y ait lieu à inscription ni à renouvellement d'inscription dans les conditions et dans les formes prescrites par les dispositions du droit commun en matière de privilège et d'hypothèques. — Cass., 28 mars 1854.

Lorsque, pour le calcul de plus-value, un périmètre primitif a été établi dans les formes prescrites par la loi de 1807 et par le décret de concession, un périmètre supplémentaire ne peut être établi qu'après l'accomplissement des mêmes formalités et non sur une simple autorisation du préfet. — 7 août 1874.

12. *Entretien des travaux.* — A partir de la réception des travaux, l'entretien et la garde en passent à la charge des propriétaires. — Le syndicat primitif, augmenté par le préfet, s'il y a lieu, propose un règlement d'administration publique fixant le genre et l'étendue des contributions nécessaires pour subvenir aux dépenses.

La commission spéciale devait, d'après la loi de 1807, donner son avis sur ce règlement; cette commission a-t-elle conservé ce droit, cela nous paraît douteux et, en tous cas, inutile, car le règlement ne devient définitif qu'après l'avis du conseil d'Etat.

Les clauses d'un acte de concession d'un desséchement qui mettent à la charge du dessécheur et de ses ayants cause l'entretien perpétuel des ouvrages et affectent une garantie hypothécaire à l'exécution de cette obligation, doivent en cas de contestation entre les concessionnaires et les propriétaire, être interprétées et appliquées par l'autorité administrative. Les tribunaux civils sont incompétents pour décider si l'acte de concession autorise les propriétaires à réclamer un supplément d'hypothèque sur les terrains desséchés abandonnés au concessionnaire en payement de ses travaux et vendus par celui-ci à des tiers qui prétendent être affranchis de l'hypothèque supplémentaire soit par la prescription, soit par l'accomplissement des formalités de la purge. Mais au cas où une inscription hypothécaire aurait été prise par les propriétaires en vertu d'une décision administrative et où il s'élèverait des contestations sur le rang et les effets de cette inscription, il appartiendrait à l'autorité judiciaire de prononcer sur ces contestations par application des règles du droit civil. — 14 décembre 1864.

Les taxes de desséchement étant assimilées

aux contributions directes quant aux formes du recouvrement, la demande en décharge doit, à peine de nullité, être formée dans les trois mois de la publication du rôle. — 27 mai 1863.

Le propriétaire d'un marais desséché par l'Etat en exécution de la loi de 1807, ne peut être tenu de contribuer à l'exécution et à l'entretien des travaux que dans les limites de la plus-value produite par le dessèchement. — 7 mai 1857.

Le conseil de préfecture ne peut statuer sur la demande en dégrèvement de contribuables imposés aux rôles dressés par la commission administrative d'une section des wattringues du Pas-de-Calais, sans qu'il leur ait été donné communication des avis et rapports des ingénieurs des ponts et chaussées contraires à leurs réclamations. Le conseil de préfecture peut surseoir à statuer sur une demande en dégrèvement de taxes de dessèchement que l'Etat de l'instruction ne lui permet pas d'apprécier. Le pourvoi contre l'arrêté prononçant ce sursis doit être rejeté si le contribuable ne produit aucun document qui fournisse le moyen de statuer au fond. Rejet d'un pourvoi formé par un tiers au nom d'un contribuable sans justification d'un pouvoir régulier. — 18 mai 1861.

13. *Conservation des ouvrages.* — La conservation des travaux de desséchement est commise à l'administration publique. Toutes réparations et dommages sont poursuivis par voie administrative comme pour les objets de grande voirie. Aux termes de l'art. 27 de la loi du 16 septembre 1807, un conseil de préfecture est compétent pour apprécier les infractions à un arrêté préfectoral interdisant de jeter des eaux insalubres dans des rigoles de desséchement de marais, mais seulement en tant que ces infractions porteraient atteinte à la conservation des travaux de desséchement et uniquement pour ordonner la réparation du dommage causé. — 3 août 1866.

Le conseil de préfecture est compétent, en vertu de l'art. 27 de la loi du 16 septembre 1807, pour statuer sur l'exécution, par un concessionnaire de desséchement, des clauses de son traité qui l'obligent à entretenir et conserver à perpétuité les ouvrages du desséchement. Il lui appartient d'ordonner le rétablissement des ouvrages disparus faute d'entretien, ainsi que la réparation des dégradations et dommages survenus soit par défaut d'entretien, soit par toute autre cause. Mais la loi précitée ne l'autorise à prononcer aucune peine contre les auteurs des dégradations et dommages. Le concessionnaire a son recours contre les communes ou les particuliers par la faute desquels auraient été causés les dommages. Le concessionnaire n'est pas recevable à invoquer la prescription contre les clauses de son traité qui l'obligeaient à l'entretien du desséchement. Les ouvrages nuisibles au desséchement faits sans autorisation par le concessionnaire doivent, quelle que soit la date de leur exécution, être supprimés dans l'intérêt toujours subsistant de la salubrité publique. — 19 avril 1855, 8 avril 1858.

En matière de desséchements, le conseil de préfecture est incompétent pour réprimer les infractions à un règlement administratif qui n'a pas pour objet la conservation des travaux. — 12 août 1854, ou pour connaître de contestations relatives à un droit de passage sur une propriété riveraine réclamé par les agents d'un syndicat. — 18 décembre 1856.

Il appartient à l'autorité administrative seule de reconnaître et de déclarer la domanialité ancienne ou actuelle d'un canal de desséchement dont un syndicat se prétend propriétaire. — La même autorité est seule compétente pour reconnaître les dépendances du domaine public; en conséquence, si un canal public a été élargi aux dépens d'une parcelle de terrain, que l'administration considérait comme faisant partie des digues de ce canal et qu'un particulier prétend être sa propriété, la recevabilité de l'action possessoire intentée par ce particulier est subordonnée à la question de savoir si la parcelle litigieuse formait antérieurement une dépendance du domaine public et la solution de cette question préjudicielle appartient exclusivement à l'autorité administrative. — Cass., 3 février 1852.

Une compagnie concessionnaire de canaux à charge de desséchement de marais a, par l'établissement de barrages sur des fossés d'écoulement, pour l'irrigation de terrains qui lui appartiennent ou qui ont été cédés par elle, submergé les prairies d'un propriétaire qui, a raison du préjudice qu'il a éprouvé, réclame une indemnité : le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur cette demande. Les ouvrages qui ont causé le dommage ont été faits, non pas dans l'intérêt du desséchement des marais concédés par l'Etat, mais dans l'intérêt privé de la compagnie, et constituent, non pas des travaux publics dans le sens de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, mais des travaux privés exécutés sur un ouvrage public. — 6 mars 1872.

L'art. 27 de la loi du 16 septembre 1807, aux termes duquel la conservation des travaux de desséchement est commise à l'administration publique, n'est pas applicable à des œuvres privées de desséchement exécutées par des propriétaires sans l'intervention de l'Etat. — 30 août 1842.

Une décision par laquelle l'administration refuse de s'immiscer dans une contestation où l'intérêt public ne lui semble pas engagé, ne peut donner lieu à un recours par la voie

contentieuse devant le conseil d'Etat. — 15 avril 1869.

14. *Suppression des commissions spéciales.* — L'art. 26 de la loi du 21 juin 1865 sur les associations syndicales a eu pour effet d'enlever aux commissions syndicales établies, en vertu de la loi du 16 septembre 1807, pour le desséchement des marais, les attributions contentieuses qu'elles tenaient de cette loi.

Toute décision contentieuse d'une commission spéciale, postérieure à la loi de 1865 n'a donc aucune valeur et aucun caractère juridiques. — 26 novembre 1869.

15. *Contribution foncière.* — Un canal de desséchement qui est la propriété collective des propriétaires des terrains préservés, est assujetti à la contribution foncière. La contribution doit être inscrite sous le nom de la commission administrative chargée de la conservation du desséchement et de la direction des intérêts communs. — 10 décembre 1856.

DESTITUTION.

La destitution est l'acte qui dépouille un fonctionnaire public de ses fonctions, qui lui enlève sa qualité. D'ordinaire, on ne distingue pas la destitution de la révocation; cependant, il nous semble que le mot destitution doit être réservé aux autorités, telles que les préfets et les maires, et le mot révocation aux agents d'exécution ou de préparation.

En d'autres termes, la destitution s'applique aux fonctionnaires participant à l'ordre politique, et la révocation aux agents de l'ordre administratif.

La destitution enlève tous droits à la pension de retraite. (Voir *Pensions civiles.*)

DÉTAIL ESTIMATIF.

Le détail estimatif est la pièce qui, dans un projet de construction, donne le total de la dépense par espèce d'ouvrages, par section de l'avant-métré et pour l'entreprise entière.

L'*avant-métré* indique le nombre, la longueur, la surface, le cube ou le poids des diverses espèces d'ouvrages, et, pour chaque espèce, fait le total. Le *bordereau des prix*, de son côté, donne le prix afférent à chaque espèce d'ouvrage.

Le *détail estimatif*, qu'on appelait autrefois *devis estimatif*, résulte de la multiplication des articles de l'avant-métré par les prix correspondants du bordereau.

Le détail estimatif se divise en sections correspondantes à celles de l'avant-métré. Dans la première colonne, on indique les espèces d'ouvrages, dans les colonnes 2 et 3 les numéros des prix du bordereau et ces prix eux-mêmes, dans la colonne 4 les quantités de chaque ouvrage, dans la colonne suivante les dépenses partielles et dans la dernière les dépenses cumulées. Le total général donne la dépense entière à laquelle s'ajoute la somme à valoir pour travaux imprévus.

D'après l'art. 6 du cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics, le préfet délivre à l'entrepreneur une expédition du détail estimatif. Cette pièce est nécessaire pour fixer les quantités des diverses espèces d'ouvrages et la dépense totale. L'avant-métré est inutile à l'entrepreneur et ne lui est pas délivré. En cas de contestations relatives à la variation en plus ou en moins des diverses natures d'ouvrages, c'est le détail estimatif qui est la règle des parties.

Voir *Projet (pièces d'un).*

DETTES DE L'ÉTAT.

Les créances sur l'État sont soumises à une prescription spéciale que nous avons étudiée au mot : *Déchéance quinquennale.*

Le point important, que nous nous proposons de traiter ici, est de déterminer quelles sont les autorités compétentes pour constituer l'Etat débiteur.

Les actions dirigées contre l'État en tant que *personne civile* rentrent dans la compétence judiciaire et les tribunaux ordinaires peuvent, dans ce cas, déclarer l'État débiteur.

Mais les actions dirigées contre l'Etat à raison de faits accomplis dans *l'exercice de la puissance publique* sont de la seule compétence administrative, à moins d'une disposition de loi expresse qui les ait placées dans le domaine judiciaire. Les actions doivent donc être portées devant le ministre compétent, sauf recours au conseil d'Etat.

Dommages aux personnes. — En matière de travaux publics, parmi celles qui ont pour objet d'imposer à l'Etat une dette, il faut ranger les demandes en indemnité pour dommages causés aux personnes par un travail de l'Etat.

La loi du 28 pluviôse an VIII, qui a remis au conseil de préfecture le soin de fixer les indemnités pour dommages résultant de l'exécution de travaux publics, n'a visé que les dommages matériels et non les dommages aux personnes; c'est ce que le conseil d'Etat a formellement reconnu par sa jurisprudence.

Donc, les indemnités pour dommages aux personnes, résultant d'un travail public, relèvent de l'autorité judiciaire, sauf dans les cas où il s'agit de travaux de l'Etat.

Dans ces cas, en effet, la compétence a été fixée par un arrêt du tribunal des conflits du 8 février 1873, dont voici le sommaire :

« Un enfant, qui passait sur la voie publique devant l'entrepôt des tabacs de Bordeaux,

a été renversé par un wagon que les employés de l'Etat ont poussé de l'intérieur de l'établissement; il a dû subir l'amputation. Le père de l'enfant intente une action en dommages-intérêts contre lesdits employés et contre l'Etat, solidairement responsable du fait de ses agents par application des art. 1382, 1383, 1384 du Code civil. L'autorité administrative est seule compétente pour statuer sur la demande d'indemnité en tant que dirigée contre l'Etat, alors même que cette demande est fondée non pas sur l'exécution ou l'omission de certaines mesures administratives, mais bien sur une faute ou une négligence qui serait personnelle aux agents de l'Etat dans l'emploi auquel ils sont préposés.»

Cet arrêt est basé sur les lois constitutives de la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire, notamment sur les lois des 16-24 août 1790 et du 16 fructidor an III, lesquelles interdisent à l'autorité judiciaire tout examen, toute critique soit des règlements administratifs, ordres et instructions compétemment donnés par l'administration à ses agents, soit de l'omission de ces diverses mesures.

Ledit arrêt est motivé comme il suit :

« La responsabilité, qui peut incomber à l'Etat pour les dommages causés aux particuliers par le fait des personnes qu'il emploie dans le service public, ne peut être régie par les principes qui sont établis dans le code civil (art. 1382 à 1384) pour les rapports de particulier à particulier;

« Cette responsabilité n'est ni générale, ni absolue; elle a ses règles spéciales qui varient suivant les besoins du service et la nécessité de concilier les droit de l'Etat avec les droits privés;

Dès lors, aux termes des lois sus-visées, l'autorité administrative est seule compétente pour en connaître. »

Le principe posé par l'arrêt du tribunal des conflits du 8 février 1873 a été plusieurs fois appliqué depuis, notamment par l'arrêt du 20 novembre 1874 :

« Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur une action qui a pour objet de faire déclarer l'Etat civilement responsable de la faute et de la négligence imputées à des officiers du génie, chargés de surveiller son entrepreneur de travaux à une citadelle, et de réclamer en conséquence une indemnité pour préjudice résultant de la mort d'un ouvrier tué par la chute d'un échafaudage. Cette demande ne rentre pas dans celles dont l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII a réservé la connaissance au conseil de préfecture; il n'appartenait qu'au ministre de la guerre d'y statuer, sauf recours au conseil d'Etat. »

En pareille matière, l'expertise prescrite par l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807 n'est pas obligatoire; elle ne l'est que dans les instances dont la connaissance est attribuée aux conseils de préfecture par la loi du 28 pluviôse an VIII; arrêt du 19 novembre 1875.

Dommages aux propriétés. — En matière de dommages aux propriétés, d'après la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture fixe l'indemnité et est compétent, grâce à une disposition spéciale de la loi, pour déclarer l'Etat débiteur. (Voir *Dommages.*)

C'est au conseil de préfecture qu'il appartient, aux termes de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de connaître des difficultés qui s'élèvent entre les compagnies concessionnaires de travaux publics et l'administration : il en résulte qu'une contestation entre une compagnie de chemins de fer et l'Etat, au sujet d'un payement de la subvention annuelle, due aux termes du cahier des charges, pour les transports de la poste, ne peut être portée directement devant le conseil d'Etat; le refus de payer fait par le ministre des finances ne s'oppose pas à ce que la difficulté soit portée devant la juridiction compétente pour prononcer en premier ressort. — 6 juin 1873.

DÉVERSOIR.

C'est un ouvrage de maçonnerie ou de charpente accolé aux barrages et retenues d'eau, ou placé à l'amont, en tête d'un canal de décharge, et disposé de manière que, lorsque l'eau dépasse le niveau assigné à la retenue, elle s'écoule naturellement par dessus le déversoir, limité à la partie supérieure par une crête horizontale.

Latéralement, le bajoyer est flanqué de joues ou *bajoyers*, murs en maçonnerie plus élevés que la crête du déversoir; l'eau qui s'écoule sur le déversoir entre es deux bajoyers, forme une lame de mince épaisseur, qui ne s'accroît que si les vannes régulatrices de la retenue restent fermées ou s'il survient une inondation telle que le lit de la rivière soit insuffisant.

Le déversoir des usines a sa crête au niveau de la retenue et sa largeur est égale à la largeur de la rivière à l'amont, de sorte qu'il suffit à écouler toute la tranche d'eau comprise au-dessus du plan d'eau règlementaire. Cette assertion n'est pas tout à fait exacte, car le débit de la rivière augmente plus rapidement que la hauteur et non pas proportionnellement avec elle.

Quoi qu'il en soit, le déversoir suffit, en temps ordinaire, à maintenir dans d'étroites limites l'ascension du plan d'eau, et c'est à ce point de vue un excellent ouvrage régulateur : il fonctionne de lui-même, et, pour en assurer l'effet, il suffit de veiller à ce que les usiniers ne le surmontent pas de hausses artificielles.

Sur les cours d'eau tranquilles, à bassin

perméable, et par conséquent à crues lentes, le déversoir peut maintenir le niveau de la retenue sans qu'il soit besoin de lui adjoindre un grand nombre de vannes de décharge; une ou deux vannes peuvent suffire. C'est donc un tort de poser des règles uniformes pour les ouvrages régulateurs des usines; ces ouvrages doivent être en rapport avec la nature torrentielle ou tranquille du cours d'eau correspondant.

Mais, nous n'avons pas à nous étendre ici sur ce sujet, qui sera plus amplement traité au mot : *Usines*.

DEVIS ET CAHIER DES CHARGES.

Le devis et cahier des charges est la pièce principale d'un projet; il renferme la description complète et détaillée de toutes les parties de l'ouvrage, avec leurs dimensions, l'indication des matériaux qui les composent, de leur mode d'exécution et de leur mise en œuvre. Le devis, qui vient du latin *dividere*, classer, diviser, précise les qualités des matériaux, leur provenance, les épreuves auxquelles ils doivent satisfaire; il indique en outre les charges accessoires imposées à l'entrepreneur, le cautionnement, l'élection de domicile, etc.

Comme annexe au devis et cahier des charges on trouve toujours le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics.

Le devis doit être méthodique, exact et précis, sans prolixité ni double emploi.

Les dimensions et quantités portées au devis doivent toujours être inscrites en toutes lettres; souvent même on les inscrit en chiffres que l'on fait suivre d'une parenthèse où elles sont exprimées en toutes lettres. Bien que cela paraisse une bonne habitude afin d'éviter les erreurs de copie, il est à craindre qu'il n'en résulte quelque difficulté d'interprétation si les chiffres et les lettres présentent quelque discordance; dans ce cas, l'indication en toutes lettres devrait sans doute être préférée, comme moins sujette à erreur.

Le devis et cahier des charges est toujours complété, avons-nous dit, par le cahier des clauses et conditions générales, dont un exemplaire imprimé doit être remis à tout adjudicataire de travaux publics (art. 6 des dites clauses). Le devis ne doit jamais reproduire une clause du cahier; ce serait un double emploi inutile, quelquefois même dangereux; on doit se contenter de dire dans le dernier article du devis que l'entrepreneur sera soumis aux clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. Le devis doit indiquer le cautionnement, le lieu auquel seront valablement faites les notifications relatives à l'entreprise, si l'entrepreneur ne fait pas élection de domicile à proximité des travaux; à moins de nécessité spéciale dûment justifiée, le devis ne doit déroger en rien au cahier des clauses et conditions générales.

Les prescriptions précédentes font l'objet d'une circulaire ministérielle du 30 juin 1869. — Voir *Projet* (*pièces d'un.*)

DEVIS GÉNÉRAL D'ENTRETIEN.

Le 20 août 1875, le ministre des travaux publics a adressé aux ingénieurs un devis général d'entretien des routes, destiné à remplacer le modèle du 31 août 1833. Ce devis général est reproduit au mot : *Entretien des routes*. Il se divise en deux devis distincts relatifs, l'un aux chaussées d'empierrement, l'autre aux chaussées pavées.

DIGUES

Le mot *digue*, d'origine germanique, a servi primitivement à désigner les levées en terre protégeant les côtes basses de la mer du Nord.

Il désigne maintenant les ouvrages en maçonnerie ou en terre, destinés à contenir les eaux dans un espace déterminé.

D'après l'art. 1 de la loi du 14 floréal an XI, il est pourvu au curage des canaux et rivières non navigables, et à l'entretien des digues et ouvrages d'art qui y correspondent de la manière prescrite par les anciens règlements ou par les usages locaux.

Les digues sont au nombre des moyens de défense employés contre les torrents, contre les inondations des rivières et des marées; elles rentrent donc dans les travaux de dessèchement des marais.

Les *endiguements* (voir ce mot) sont régis soit par la loi du 16 septembre 1807, soit par celle du 21 juin 1865 sur les associations syndicales.

DISPONIBILITÉ.

La disponibilité est l'état des fonctionnaires qui sont provisoirement écartés de leur emploi, bien qu'ils restent incrits sur les contrôles et puissent être rappelés d'un moment à l'autre à un service actif.

La disponibilité est prononcée soit par mesure disciplinaire, soit par défaut d'emploi, soit pour cause de maladie ou d'infirmités temporaires entraînant cessation de travail durant plus de trois mois.

D'après le décret du 13 octobre 1851, la disponibilité des ingénieurs et conducteurs est prononcée par le ministre.

L'ingénieur en disponibilité a droit à la moitié du traitement affecté à son grade sans aucun accessoire. Il peut obtenir les deux tiers de ce traitement lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi. Il conserve

ses droits à la retraite, à la charge par lui de verser successivement les retenues imposées par les règlements au profit de la caisse des pensions et calculées sur le montant intégral du traitement d'activité de son grade.

DISPOSITIF.

C'est la partie d'une sentence, d'un jugement ou arrêt, qui contient et exprime la décision proprement dite.

Ce mot s'applique également aux décisions administratives.

DOCKS.

Le mot *dock,* d'origine hollandaise, veut dire bassin. — En Angleterre, il désigna à l'origine les bassins entourés de quais et destinés à la navigation fluviale et maritime. — Plus tard, lorsque ces bassins furent bordés de vastes entrepôts destinés à emmagasiner les marchandises, on donna le nom de dock à l'établissement tout entier.

Les docks de Londres, par exemple, comprennent : 1° les bassins à flot, avec leurs agrès et engins perfectionnés pour la manœuvre des navires, pour le chargement et le déchargement des marchandises; 2° d'immenses magasins où entrepôts dans lesquels l'administration des docks reçoit et surveille les marchandises qui lui sont confiées, sans que le propriétaire s'en occupe et sans qu'il ait besoin, par conséquent, de magasins particuliers et d'un personnel nombreux de manutention et de surveillance.

Le droit du propriétaire est établi par un récépissé ou *warrant* que lui délivre l'administration des docks; ce récépissé, qui donne le détail des marchandises, est transmissible par endossement et peut être fractionné au gré des porteurs.

Les marchandises passent donc de main en main sans qu'elles aient à subir le moindre déplacement.

On conçoit par ces quelques mots les avantages économiques de l'institution des docks.

On a donné, bien à tort, le nom de docks à des entrepôts établis au milieu des villes et près des gares de chemins de fer, loin de tout bassin. — C'est une extension abusive de la signification première.

Un certain nombre de docks ont été créés et sont exploités en France par les chambres de commerce de nos ports; d'autres sont dus à des compagnies spéciales.

DOMAINE NATIONAL.

L'ensemble des biens que possède la nation constitue le *domaine national;* c'est une expression très nette que nous empruntons à M. Aucoc.

Le domaine national se divise en ***domaine public*** et ***domaine de l'Etat*** ou ***domaine privé.***

On y ajoutait autrefois le domaine ***de la couronne,*** qui n'existe plus aujourd'hui.

Du Domaine public.

Définition. — Le domaine public comprend, en principe, les biens affectés à ***un usage public***, qu'il ne faut pas confondre avec ceux qui sont affectés à des ***services publics***, car ces derniers rentrent dans le domaine privé. — Cependant, la loi a créé une exception en faveur des biens destinés à la défense du territoire.

D'après l'art. 538 du Code civil, on doit considérer comme dépendances du domaine public :

« Les chemins, routes et rues à la charge de l'Etat, les fleuves et rivières navigables ou flottables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les hâvres, les rades et généralement toutes les portions du territoire français qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée. »

« Art. 539. — Tous les biens vacants et sans maître, et ceux des personnes qui décèdent sans héritiers, ou dont les successions sont abandonnées, appartiennent au domaine public. »

« Art. 540. — Les portes, murs, fossés, remparts des places de guerre et des forteresses, font aussi partie du domaine public.

« Art. 541. — Il en est de même des terrains, des fortifications et remparts des places qui ne sont plus places de guerre : ils appartiennent à l'Etat s'ils n'ont été valablement aliénés, ou si la propriété n'en a pas été prescrite contre lui. »

Il est nécessaire d'interprêter et de commenter ces articles du Code civil, qui ne laissent point que d'être vagues et contradictoires.

Il est aujourd'hui de jurisprudence constante que les biens simplement affectés à des services publics font partie du domaine privé de l'Etat; tels sont les bâtiments des ministères, des écoles, les manufactures de l'Etat, les cathédrales, les monuments historiques, etc.., bien que, pour quelques-uns de ces édifices, certains auteurs aient soutenu la thèse contraire.

Le caractère du domaine public, ainsi que l'a clairement fait ressortir M. Aucoc, comprend donc les biens susceptibles d'un usage public, sauf l'exception faite pour les places de guerre par l'art. 540 du Code civil.

En ce qui touche les lais et relais de mer, compris par l'art. 538 dans le domaine public, ils sont susceptibles de concession, d'après la loi du 16 septembre 1807 et sont par conséquent prescriptibles; il faut, nonobstant l'article 538, les ranger dans le domaine privé.

Sont dans le même cas, conformément à l'art. 541 du Code civil, les terrains des places fortes déclassées; ils sont évidemment possédés par l'Etat à titre privé comme ils le seraient par un simple particulier.

C'est par une erreur de rédaction que l'article 539 range dans le domaine public les biens vacants et sans maîtres; la rédaction primitive portait que ces biens font partie du domaine de la nation, c'est-à-dire du domaine privé de l'Etat.

C'est évidemment cette interprétation qui est la bonne.

Les biens du domaine public intéressant les ingénieurs sont : les routes nationales et leurs dépendances, les chemins de fer, les rivages de la mer, les ports, hâvres et rades, les phares et fanaux, les fleuves et rivières navigables et flottables avec leurs dépendances, les canaux navigables.

Privilèges du domaine public; il est imprescriptible et inaliénable. — L'édit de Moulins, de février 1566, a posé le principe de l'inaliénabilité du domaine public.

Edit de Moulins de février 1566. — Art. 1. Le domaine de nostre couronne ne peut estre aliéné qu'en deux cas seulement : l'un pour appanage des puisnez masles de la Maison de France : auquel cas y a retour à nostre couronne par leur decez sans masles, en pareil estat et condition qu'estoit ledict domaine lors de la concession de l'appanage : nonobstant toute disposition, possession, acte expres ou taisible faict ou interuenu pendant l'appanage; l'autre pour l'alienation à deniers comtans pour la necessité de la guerre, après lettres patentes pour ce decernées et publiées en nos Parlemens : auquel cas y a faculté de rachapt perpétuel.

Art. 2. — Le domaine de nostre couronne est entendu celuy qui est expressement consacré, vny et incorporé à nostre couronne, ou qui a esté tenu et administré par nos Receueurs et Officiers par l'espace de dix ans, et est entré en ligne de compte.

Art. 3. — De pareille nature et condition sont les terres autresfois alienées et transferées par nos predecesseurs Roys, à la charge de retour à la couronne, en certaines conditions de masles, ou aultre semblable.

Art. 4. — Ne pourra nostre domaine estre baillé à ferme ou à loüage, sinon au plus offrant et dernier encherisseur : et ne pourront les fruicts des fermes ou loüage dudict domaine estre donnez à quelque personne, ne pour quelque cause que ce soict ou puisse estre. pareillement ne seront baillez aulcunes des exemptions des payemens des droicts appartenans et dépendans dudict domaine, en quelque forme ou façon que ce soict.

Art. 6. — Ceux qui detiennent le domaine de nostre couronne sans concession valable deuement verifiee, et autrement que dessus, seront condamnez et tenus rendre les fruicts perceus depuis leur indeuë possession et iouyssance : non-seulement depuis la saisie qui sera faicte pour la reünion, mais aussi depuis leur iouyssance ou de leurs predecesseurs, sans qu'ils se puissent excuser de bonne foy, quelque tiltre ou concession qu'ils ayent de nos Predecesseurs ou de Nous.

Art. 7. — Aussi ceux qui occulteront et denieront de male-foy, le tiltre auquel ils detiennent les terres de nostre domaine, ou terres subiectes en certains cas à réversion à iceluy, et qui en seront deuëment conuaincus, seront declarez deschuez de l'effect de leur tiltre, et priuez du droict et possession desdictes terres.

Art. 13. — Les articles cy dessus auront lieu de loy et ordonnance, tant pour le regard de nostre ancien domaine vny à nostre couronne, que aultres terres depuis accerues ou advenuës, comme Bloys, Coucy, Montfort, et aultres semblables.

Art. 2226 *du Code civil.* — « On ne peut prescrire le domaine des choses qui ne sont pas dans le commerce. »

Des servitudes sur le domaine public. — « Les biens du domaine public, dit M. Batbie, ne sont pas dans le commerce; tant qu'ils conservent leur affectation, ils sont inaliénables et imprescriptibles. — L'inaliénabilité et l'imprescriptibilité ne s'appliquent pas seulement à la propriété intégrale, mais aussi aux démembrements, tels que les droits de vue et autres servitudes. — Les servitudes légales elles-mêmes, quand elles sont établies dans un intérêt privé, n'atteignent pas les biens du domaine public; particulièrement, le propriétaire voisin ne peut exiger que la mitoyenneté d'un édifice appartenant au domaine public lui soit cédée conformément à l'art. 661 du Code civil. »

Domaine de l'Etat proprement dit ou domaine privé.

Le domaine privé comprend tous les biens meubles et immeubles qui ne font pas partie du domaine public. — Tels sont notamment les manufactures, les édifices affectés aux services publics, bâtiments des ministères, du conseil d'Etat, monuments appartenant à l'Etat, forêts, etc.

Dans le domaine privé rentrent encore les sources d'eaux minérales appartenant à l'Etat, les dépendances du domaine public déclassées, telles que les portions de routes nationales déclassées, les terrains des fortications déclassées, les lais et relais de mer qu'il faut distinguer du rivage de la mer, les biens vacants et sans maître.

Le domaine privé est aliénable et prescriptible. — Pour tous ces biens que l'Etat possède privativement et qui, fussent-ils affectés à un service public, ne sont pas destinés à *l'usage public*, il n'y avait point lieu de déroger au droit commun.

Le domaine privé est donc aliénable en se conformant aux règles établies par la loi, et il est toujours prescriptible.

La prescription trentenaire lui est applicable.

Art. 2227 du Code civil : — « L'Etat, les établissements publics et les communes sont soumis aux mêmes prescriptions que les particuliers et peuvent également les opposer. »

Les particuliers peuvent donc, quant à ces biens, acquérir soit la propriété intégrale, soit des démembrements et invoquer, à leur profit, les dispositions du Code qui constituent les servitudes légales d'intérêt privé.

Quelques auteurs se sont élevés contre cette possibilité de prescrire des servitudes sur des monuments publics ; ils l'ont fait à tort, car la prescription ne peut s'obtenir que par une négligence impardonnable de l'administration, qui a toujours le moyen d'en faire disparaître les inconvénients en ayant recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Domaine départemental ; domaine communal. — Les départements et les communes ont également leur domaine public et leur domaine privé.

Dans le domaine public du département se trouvent les routes départementales et les chemins de fer d'intérêt local.

Dans le domaine public des communes se trouvent les chemins vicinaux de tout ordre, dont l'imprescriptibilité est consacrée par l'art. 10 de la loi du 21 mai 1836.

Les chemins ruraux, rues et places sont également dans le domaine public, mais rien ne les a exemptés de la prescription de droit commun.

Le domaine privé des départements comprend les biens et édifices départementaux, qui sont aliénables et prescriptibles.

Le domaine privé de la commune comprend les édifices affectés aux services communaux et les biens possédés privativement par la commune, biens que l'on appelle les *communaux*.

DOMAINES (ADMINISTRATION DES).

L'administration des domaines est celle à qui est confié le soin de gérer et de surveiller le domaine national, au point de vue de la propriété proprement dite.

Cette administration est sous la direction du ministre des finances, qui a pour auxiliaires le directeur général des domaines et le directeur général des forêts ; cette dernière administration a été rattachée tantôt au ministère des finances, tantôt au ministère de l'agriculture.

Le service des domaines est annexé à celui de l'enregistrement ; dans chaque département, il y a donc un directeur, un ou plusieurs inspecteurs, sous-inspecteurs, vérificateurs de l'enregistrement et des domaines ; dans chaque canton il y a un receveur de l'enregistrement et des domaines.

L'administration des domaines est chargée de la gestion matérielle du domaine de l'Etat ; elle s'occupe des baux, des ventes, des échanges, et en perçoit le prix ou les soultes ; elle recherche les biens vacants ou sans maîtres et en poursuit la revendication au nom de l'Etat. — Elle est chargée de la vente des biens mobiliers et prépare tous les cahiers des charges pour baux ou ventes.

En ce qui touche les travaux publics, il y a lieu de remettre à l'administration des domaines, pour être vendus au profit de l'Etat, les biens meubles ou immeubles ci-après désignés :

Les terrains acquis pour des travaux d'utilité publique et qui n'auraient pas reçu ou ne recevraient pas cette destination. — Ordonnance du 22 mars 1835 ;

Les terrains provenant des routes nationales délaissées ou rectifiées, même lorsque la rectification est faite par une compagnie qui achète à ses frais le sol de la nouvelle route ;

Les terrains acquis sur la réquisition des propriétaires, conformément à l'art. 60 de la loi du 3 mai 1841 ;

Les arbres morts ou arrivés à maturité, les produits d'élagage provenant du domaine public ;

Les vieux matériaux non employés, provenant d'un démontage ou d'une démolition d'anciens ouvrages ;

Le matériel inutile des bacs et passages d'eau.

L'administration des domaines n'a pas à intervenir dans les ventes de biens départementaux ou communaux.

DOMICILE.

Le Code civil définit le domicile (art. 102) *le lieu où tout Français a son principal établissement.*

Il résulte de cette définition : 1° que tout individu a un domicile ; 2° que personne ne peut en avoir plus d'un.

Il est difficile, en effet, de supposer qu'il n'existe pas pour chaque homme un lieu auquel le rattachent ses habitudes, ses intérêts, ses affections. Si un individu mène une vie errante, il conserve son domicile dans le lieu où il a autrefois vécu d'une façon plus sédentaire, par cela seul que ses nombreux voyages n'ont pu lui donner le temps d'en acquérir un

nouveau. Si sa vie n'a été qu'une suite de déplacements, son domicile est le lieu où il est né.

Il ne faut pas confondre le domicile qui est un droit avec la résidence qui n'est qu'un fait. Souvent on réside dans le lieu où l'on habite avec l'idée de revenir après un temps plus ou moins long au lieu d'où l'on est parti. Mais quelquefois la résidence peut devenir le domicile lorsqu'on a perdu l'esprit de retour. La résidence tient lieu de domicile lorsque celui-ci est inconnu.

Le domicile est réel ou conventionnel.

A propos du domicile réel on distingue le domicile d'origine, le domicile acquis et le domicile légal.

1° *Domicile d'origine.* — Tout enfant à sa naissance reçoit un domicile d'origine, chez son père, s'il est légitime, chez celui de ses père et mère qui l'a reconnu, s'il est enfant naturel.

2° *Domicile acquis.* — Tout majeur ou mineur émancipé peut, à son gré, fixer son domicile là où il lui plaît. Le changement de domicile s'opère par une habitation réelle, effective, dans un autre lieu que celui qu'on habitait précédemment, jointe à l'intention d'y fixer son principal établissement. La preuve de cette intention résultera d'une déclaration expresse faite tant à la municipalité du lieu qu'on quitte qu'à celle du lieu où l'on transfère son domicile.

3° *Domicile légal.* — La loi fixe elle-même le domicile de certaines personnes, ainsi :

1° Le citoyen qui accepte des fonctions publiques conférées *à vie* et non révocables a son domicile légal dans le lieu où il doit exercer ses fonctions; 2° la femme mariée a son domicile chez son mari; 3° le mineur non émancipé et l'interdit chez son tuteur; 4° les domestiques et ouvriers chez leur maître, lorsqu'ils demeurent avec lui, dans la même maison.

4° *Domicile d'élection.* — On appelle domicile d'élection le lieu spécialement choisi par les parties pour traiter une affaire. Les conséquences juridiques sont les mêmes que celles du domicile réel, mais limitées seulement à l'affaire dans l'intérêt de laquelle il a été établi. Il prend fin en même temps qu'elle; dans certains cas ce domicile est imposé par la loi.

Les effets les plus importants du domicile consistent à suppléer la personne, quant à la notification de certains actes, qui doit lui être faite par voie d'huissier, et à déterminer, en matière personnelle, la compétence du tribunal.

DOMMAGES CAUSÉS PAR LES TRAVAUX PUBLICS.

L'exécution des travaux publics, qui enrichissent la nation, cause presque toujours aux particuliers des torts ou dommages, pour lesquels il doit être alloué une équitable indemnité; car, si le simple citoyen ne peut entraver les opérations utiles à la communauté, la justice exige qu'on lui accorde réparation du dommage subi par sa personne ou ses propriétés.

La législation relative aux dommages est contenue dans les art. 1382 et suivants du Code civil, dans l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII et dans les art. 56 et 57 de la loi du 16 septembre 1807.

La loi du 28 pluviôse an VIII, concernant la division du territoire et l'administration de la France, porte en son art. 4 :

« Le conseil de préfecture prononcera : 1° sur les réclamations des particuliers qui se plaindront de torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs et non du fait de l'administration, et 2° sur les demandes et contestations concernant les indemnités dues aux particuliers, à raison des terrains pris ou fouillés pour la confection des chemins, canaux et autres ouvrages publics. »

La loi du 8 mars 1810 restreignit le droit de l'administration et donna plus de garanties à la propriété, en remettant à l'autorité judiciaire le soin de régler les indemnités dues pour les terrains pris à titre définitif, c'est-à-dire expropriés.

Dans le lot de la juridiction administrative resta la fixation des indemnités pour les dommages n'emportant pas translation de propriété, et le principe de la distinction entre l'expropriation et le dommage s'éclaircit et se fixa peu à peu par la jurisprudence.

La procédure à suivre en matière de dommages est indiquée aux art. 56 et 57 de la loi du 16 septembre 1807.

S'il s'agit de travaux de grande voirie, un expert est nommé par le propriétaire, l'autre par le préfet, et le tiers expert, s'il en est besoin, est de droit l'ingénieur en chef du département; lorsqu'il y a des concessionnaires, le concessionnaire nomme un expert, le préfet en nomme un autre et le tiers expert est nommé par le préfet.

Quant aux travaux des villes, un expert est nommé par le propriétaire, un par le maire de la ville et le tiers expert par le préfet.

Le contrôleur et le directeur des contributions donneront leur avis sur le procès-verbal d'expertise qui sera soumis, par le préfet, à la délibération du conseil de préfecture.

L'art. 54 de la loi de 1807 a posé le principe de la compensation de l'indemnité avec la plus-value, jusqu'à concurrence de celle-ci; mais cet article a trait surtout aux travaux

de dessèchement, et, d'après M. Aucoc, la compensation de la plus-value se justifie surtout par la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation ; si la plus-value peut être prise en considération lors d'une dépossession totale, à plus forte raison convient-il d'en tenir compte lorsqu'il s'agit d'une simple dépréciation.

Nous nous occuperons successivement des dommages aux personnes et des dommages aux propriétés ; dans ce dernier cas, nous ne distinguerons pas les propriétés mobilières des propriétés immobilières, les règles à suivre étant les mêmes.

I. — Dommages aux personnes.

Le point capital à fixer en cette matière est de savoir de quelle juridiction relèvent les demandes d'indemnités pour torts et dommages causés aux personnes.

La jurisprudence a varié sur ce point, et nous allons en présenter l'historique. Tout d'abord, la connaissance des affaires de ce genre fut réservée aux tribunaux administratifs, ainsi que cela résulte par exemple d'une ordonnance sur conflit du 26 avril 1847, rendue sur la demande d'indemnité formée contre un ingénieur des ponts et chaussées et contre l'Etat par la veuve d'un ouvrier écrasé par la rupture et pendant les essais d'une charpente métallique. Voici un extrait des motifs de cette ordonnance :

« Pour décider si la connaissance de l'action dirigée contre l'ingénieur appartient à l'autorité administrative ou à l'autorité judiciaire, il y a lieu d'examiner préalablement si, dans les actes qui servent de fondement à cette action, ledit ingénieur n'a fait qu'exécuter les ordres qu'il avait reçus de l'administration supérieure ; l'autorité administrative est seule compétente pour statuer sur cette question préjudicielle ;

En ce qui touche l'action dirigée par la dame veuve Brunet contre l'État, comme directement responsable du dommage allégué ou comme civilement responsable des faits de l'ingénieur, ladite action tend à soumettre au tribunal l'appréciation, soit de l'acte administratif par lequel notre ministre des travaux publics a approuvé les projets dressés pour l'exécution d'un travail public, soit du préjudice qui a pu être causé à la requérante par ledit travail ; il n'appartient qu'à l'autorité administrative de connaître d'une telle action. »

Une autre ordonnance du 24 juillet 1847 avait reconnu le même principe qui consiste à réserver avant tout aux tribunaux administratifs la question préjudicielle de savoir si l'entrepreneur s'est conformé à son cahier des charges et si les ordres de l'administration ont été accomplis.

Un arrêt du conseil d'Etat du 19 juin 1856 renferme encore bien nettement le principe de la compétence administrative :

L'autorité administrative, seule compétente aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII pour statuer sur les réclamations des particuliers qui se plaignent de torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs, est à plus forte raison compétente pour connaître des réclamations auxquelles le fait même des administrations donnerait naissance. Il lui appartient notamment de statuer sur une demande d'indemnité formée contre une commune par un particulier, à raison d'une blessure faite au réclamant par un éboulement de terrain pendant qu'il exécutait ses prestations sur un chemin vicinal, sous les ordres d'un cantonnier.

Mais, nous voyons paraître à cette époque une nouvelle jurisprudence qui consiste à attribuer à l'autorité judicaire les demandes formées contre les entrepreneurs de travaux publics par leurs ouvriers blessés dans l'exécution des travaux ; cette jurisprudence résulte des arrêts des 11 décembre 1856, 4 février 1858, 16 août 1860, et voici les motifs du premier de ces arrêts :

« Il s'agit d'apprécier quelles sont les obligations des entrepreneurs de travaux publics vis-à-vis de leurs ouvriers, et cette appréciation ne rentre pas dans les attributions conférées à l'autorité administrative par l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ; la contestation soulevée par le sieur Maugeant doit être jugée par l'application des règles du droit commun ; dès lors, le conseil de préfecture n'est pas compétent pour statuer sur cette contestation. »

La demande de l'ouvrier, dirigée contre l'entrepreneur, était donc du ressort de l'autorité judiciaire ; mais, dirigée contre une compagnie concessionnaire ou contre l'administration, elle demeurait de la compétence du conseil de préfecture.

Cette distinction présentait évidemment quelque subtilité ; aussi un revirement plus complet ne tarda-t-il pas à se manifester. Nous en trouvons la première trace dans un arrêt du 22 novembre 1863.

« Considérant que le sieur Farina, entrepreneur des travaux pour le compte de la compagnie du Nord, a été condamné correctionnellement comme coupable d'homicide par imprudence, à raison de l'accident qui a causé la mort du sieur Boisseau ; qu'ainsi la demande de la dame Boisseau a pour objet de faire condamner la compagnie du chemin de fer du Nord, comme responsable de la négligence et de la faute du sieur Farina ; que cette contestation n'est pas de celles qui peuvent être décidées par application des clauses du cahier des charges de l'entreprise, et dont il appartient aux conseils de préfecture de connaître

en vertu de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; qu'ainsi c'est à tort que le conflit d'attribution a été élevé;

Art. 1. — L'arrêté de conflit ci-dessus visé est annulé. »

M. Faré, commissaire du gouvernement, présenta dans cette affaire des conclusions dont voici un extrait :

« Qu'a fait la loi de pluviôse an VIII? Elle a réuni en un seul article les deux articles de la loi de 1790 qui statuaient, l'un sur les réclamations provenant du fait de l'administration, et l'autre sur celle provenant du fait personnel des entrepreneurs; elle a substitué à plusieurs tribunaux un tribunal unique.

« Elle n'a rien fait de plus. L'esprit qui avait dicté la loi de 1790 animait encore le législateur de l'an VIII. Pas plus en l'an VIII qu'en 1790, en créant une juridiction pour statuer sur les contestations que pouvait faire naître l'exécution des travaux publics, on ne songeait à étendre sa compétence au-delà de la propriété, au-delà des biens : on n'entendait pas donner à ces mots *torts et dommages* ce sens si général dans lequel ils comprendraient à la fois les choses et les personnes. Le rapport de Rœderer sur la loi du 28 pluviôse an VIII disait, dans ces termes brefs et expressifs, qu'elle avait pour but d'assurer à la propriété des juges accoutumés au ministère de la justice. Dans un document dont tous les termes étaient soigneusement pesés et mesurés, ces expressions sont significatives.

« En terminant, permettez-nous, Messieurs, un rapprochement. La compétence administrative, admise sans contestation en matière de dommages temporaires, ne l'a été qu'après de longs débats en matière de dommages permanents. Mais quand il s'agit d'expropriation, c'est-à-dire de la privation totale et définitive de la chose, le législateur veut qu'elle s'opère par autorité de justice. A-t-il voulu qu'il en fût autrement lorsque ce qui est en jeu, ce n'est plus une chose, un objet matériel, mais l'homme lui-même et son existence. »

A partir de cette époque, la compétence judiciaire fut seule admise, sauf, bien entendu, en ce qui concerne l'Etat, puisqu'il est interdit aux tribunaux civils de le déclarer débiteur. Voici plusieurs exemples de la compétence judiciaire.

Un sieur Büchi était mort à la suite d'une chute dans des fouilles pratiquées dans une rue de Paris; un arrêté du conseil de préfecture de la Seine avait condamné la ville à payer une indemnité à la veuve; cet arrêté fut annulé par le conseil d'Etat, le 15 décembre 1865, par les motifs que « le préjudice dont la dame Büchi poursuit la réparation n'est pas de la nature des torts et dommages dont l'appréciation a été réservée au conseil de préfecture par l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse de l'an VIII; qu'il suit de là d'une part que le conseil de préfecture n'était pas compétent pour prononcer sur la demande de la dame Büchi, et d'autre part que c'est à tort que le tribunal civil de la Seine s'est déclaré incompétent pour y statuer et a renvoyé les parties devant l'autorité administrative. »

Ne rentre pas dans la compétence de l'autorité administrative une demande en dommages-intérêts formée par un ouvrier qui a été blessé et qui prétend que l'accident qui est survenu est imputable à la négligence du conducteur des ponts et chaussés qui dirigeait le chantier. — Conseil d'Etat, 13 décembre 1866. Voir également les arrêts du 15 avril 1868 et du 12 mai 1869.

En même temps, la jurisprudence du conseil d'Etat continue à réserver aux tribunaux administratifs les actions intentées directement contre l'Etat par les ouvriers ou les tiers : 9 décembre 1858, Breuil; 16 août 1860, Passemar ; 11 août 1861, Reine. (Voir *Dettes de l'État.*)

Dans ce dernier cas, la réclamation doit être d'abord soumise au ministre, puis, en cas de refus, portée devant le conseil d'Etat qui en connaît, non en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII, mais par suite du principe qui refuse aux tribunaux civils le droit de reconnaître une créance contre l'Etat, à moins qu'ils n'y soient expressément autorisés par une disposition de loi.

Dans ces dernières années, une nouvelle évolution de principes, qui nous semble assise sur des bases rationnelles, s'est produite plutôt en apparence qu'en réalité dans la jurisprudence du conseil d'Etat; afin de l'expliquer et d'en faire saisir nettement la portée, nous reproduirons un extrait des conclusions présentées par M. David, commissaire du gouvernement, dans une affaire du 9 janvier 1874 où le conseil d'Etat a reconnu la compétence des tribunaux administratifs pour fixer les indemnités de dommages résultant des fièvres d'accès causées par le défaut d'assainissement des chambres d'emprunt :

« Et d'abord, en admettant que la loi, par l'emploi de ces deux mots, *torts et dommages*, n'ait pas eu précisément en vue, comme l'enseignait généralement la doctrine, de désigner, par le premier, le préjudice aux personnes, et par le deuxième, le préjudice aux choses, n'est-il par évident que ces termes, par leur généralité même, ne sont nullement exclusifs des dommages causés aux personnes? Que la loi n'eût pas spécialement songé à ses sortes de dommages, qui seront bien rarement en effet la conséquence directe des travaux publics, nous sommes très portés à le croire; mais précisément par cette raison qu'elle n'y a pas songé, on ne saurait lui prêter l'intention de les exclure de la disposition générale qu'elle a édictée. D'ailleurs, pourquoi les aurait-elle exceptées de cette disposition? La

raison fondamentale de la compétence administrative en cette matière n'est-elle pas l'intérêt qu'il y a, pour la prompte et bonne exécution des travaux publics, à éviter devant l'autorité judiciaire des procès qui pourraient les entraver, et qui auraient cet inconvénient, plus grave encore, d'amener cette autorité à apprécier les opérations de l'administration relativement à ces travaux?

« Eh bien! cette raison n'existe-t-elle pas également pour toutes les conséquences dommageables que peuvent produire les travaux publics, qu'elles s'adressent aux personnes ou aux choses?

« Voyez d'ailleurs à quelle anomalie pourrait aboutir cette distinction, au point de vue de la compétence, entre les deux sortes de dommages, si une même cause venait à les produire toutes les deux. Ainsi, par exemple, qu'à la suite de fouilles pratiquées par l'administration ou par son entrepreneur, un brusque éboulement vienne à se produire, qui entraîne dans sa chute une maison et ses habitants, ou qui écrase sur une route un cheval et son cavalier; dans le système que nous combattons, la compétence pour l'appréciation de ces deux sortes de dommages sera partagée entre deux juridictions.

« Il faudra aller devant le conseil de préfecture pour la ruine de la maison, et devant le tribunal civil pour les blessures ou la mort de ses habitants, devant le conseil de préfecture pour la perte du cheval, et devant le tribunal civil pour la mort du cavalier.

« Des conséquences aussi bizarres ne sont-elles pas la condamnation du système qui les produirait?

« Nous pensons donc qu'il faut revenir, sinon aux errements de l'ancienne jurisprudence dans ce qu'ils pouvaient avoir d'excessif, du moins à son principe même qui consistait à s'attacher, non pas à l'objet du dommage, mais uniquement à sa cause, pour en déduire la compétence administrative ou judiciaire, suivant que cette cause était essentielle au travail public lui-même, ou bien qu'elle ne s'y rattachait par aucun lien direct.

« Tel sera, il faut bien le dire, presque toujours le cas pour les dommages causés aux personnes, car ils auront le plus souvent pour cause des actes d'imprudence ou de négligence reprochés à l'entrepreneur et à ses ouvriers, actes qui sont constitutifs de délits ou de quasi-délits, et qui, à ce titre, ne peuvent être appréciés que par l'autorité judiciaire dans leurs conséquences préjudiciables pour les tiers.

« Mais enfin, si un travail public considéré en lui-même ou dans un fait inhérent à son exécution vient à causer des dommages, non seulement aux propriétés mais encore aux personnes, nous ne voyons aucune raison sérieuse d'exclure ces sortes de dommages de la compétence, qui a été attribuée à la juridiction administrative par les lois des 7-11 septembre 1790 et du 28 pluviôse an VIII. »

En résumé, il résulte des explications précédentes qu'en fait, presque toujours les demandes d'indemnités pour dommages aux personnes relèvent des tribunaux judiciaires, mais qu'elles doivent être portées devant les tribunaux administratifs dans les cas très rares où les dommages résultent du travail public considéré en lui-même ou d'un fait inhérent à son exécution.

Ces cas très rares se réduisent, en l'état actuel de la jurisprudence, aux dommages causés par la stagnation des eaux dans les chambres d'emprunt desquelles on a extrait des terres de remblai pour les chemins de fer; ces chambres d'emprunt se rattachent de la façon la plus directe, la plus étroite, à la construction du chemin de fer, puisqu'elles constituent le mode d'exécution de la chaussée de cette voie, tel qu'il a été autorisé par l'administration. Aussi les indemnités dues dans ce cas ont-elles toujours été réglées par les tribunaux administratifs. — Conseil d'Etat, 29 mars 1855, 4 avril 1861, 9 janvier 1874.

Nous le répétons, c'est le seul cas où la jurisprudence ait vu un dommage aux personnes résultant directement de l'exécution des travaux publics.

En dehors de ce cas, et de celui où l'Etat est pris directement à partie, on peut dire d'une manière générale que les demandes d'indemnités pour dommages aux personnes doivent être portées devant les tribunaux civils. A l'appui de cette manière de voir, nous citerons deux exemples récents :

1° Lors d'un cylindrage à vapeur effectué par un conducteur et un entrepreneur du service municipal de Paris pour le compte de la compagnie d'Orléans, un pont s'écroula sous le passage du rouleau et un ouvrier fut tué. Le conducteur, poursuivi devant le tribunal correctionnel de la Seine pour n'avoir pas interdit le passage du compresseur sur le pont, fut condamné de ce chef à une amende de 50 fr. La veuve de l'ouvrier tué avait en même temps porté une demande en indemnité devant le conseil de préfecture de la Seine qui, le 13 avril 1868, se déclara incompétent. L'affaire vint donc devant le tribunal civil qui, le 28 juin 1872, déclara la ville de Paris seule responsable et la condamna à payer diverses sommes aux demandeurs. Le tribunal des conflits a reconnu le 7 mars 1874 la compétence du tribunal civil; mais cette compétence a été reconnue non par le motif qu'il s'agissait de torts et dommages causés aux personnes, mais parce qu'il s'agissait d'une action en responsabilité formée contre une commune et fondée sur l'art. 1384 du Code civil. Nous trouvons à ce sujet les remarques suivantes dans le Recueil des arrêts du conseil d'Etat.

« Si l'action avait été dirigée contre l'Etat dans un cas semblable, à raison du fait d'un de ses agents, le tribunal des conflits aurait sans doute reconnu la compétence administrative en vertu du principe posé dans l'affaire Blanco (décision du 8 février 1873), mais l'action étant dirigée contre une ville, la même doctrine n'a pas paru applicable. L'avocat de la ville de Paris avait cru pouvoir invoquer la règle posée par cette décision : Ce qu'a consacré le tribunal des conflits, disait-il, c'est l'indépendance de l'administration dans l'exécution des *services publics* qui lui sont confiés. Or ce principe n'est pas moins essentiel pour les administrations déléguées que pour l'Etat lui-même. Il n'est pas téméraire d'en revendiquer l'application dans un cas où il s'agit d'un travail public, exécuté sous la direction d'agents de l'Etat, détachés, il est vrai, de l'administration centrale, mais pour un service public identique à celui qu'accomplit l'Etat lui-même.... — Ces arguments, qui ne manquaient pas d'une certaine force, n'ont pas prévalu. »

2° A la suite de l'écroulement d'un pont de chemin de fer, des ouvriers avaient été tués ; l'administration avait élevé le conflit, mais la compétence judiciaire a été reconnue par décision du 31 juillet 1875 dont voici les motifs :

Considérant que le jugement du tribunal correctionnel d'Arras, en date du 12 février 1875, déféré en appel à la cour de Douai, après avoir constaté que la chute du pont de Wagnonlieu, qui a occasionné la mort et les blessures de plusieurs ouvriers, devait être attribuée exclusivement à des vices de construction, a, dans les poursuites dirigées contre l'entrepreneur et son préposé, comme auteurs directs de ces malfaçons, compris l'ingénieur, les conducteurs et le surveillant des ponts et chaussées, pour avoir manqué aux devoirs de surveillance qui leur étaient imposés par leurs fonctions, à raison de la construction de ce pont ;

Considérant que l'action pénale et l'action civile auxquelles ces faits peuvent donner lieu sont de la compétence des tribunaux judiciaires ;

Considérant que leur jugement n'est subordonné à aucune question préjudicielle, et qu'il n'a été excipé, ni en première instance ni en appel, d'aucun ordre, d'aucun acte administratif déterminé dont l'existence serait contestée ou dont l'interprétation serait nécessaire pour le jugement de l'affaire. (Arrêté de conflit annulé.)

Mais le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur l'action dirigée contre l'administration par un entrepreneur de travaux même communaux ou départementaux, lorsqu'il demande à être garanti par l'administration des condamnations qui ont été prononcées contre lui au profit de la victime d'un accident causé par ces travaux. Pour apprécier la responsabilité de l'administration, il est nécessaire alors de déterminer la nature et l'étendue du contrat intervenu entre elle et l'entrepreneur, et d'apprécier le sens des ordres donnés à ce dernier ; ces difficultés rentrent dans celles dont l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII a réservé la connaissance à la juridiction administrative. — Conseil d'Etat, 11 mai 1872, commune de l'Arbresle. Ainsi, tout en maintenant à l'autorité judiciaire la connaissance de l'action principale dirigée par la victime contre l'entrepreneur, le conseil d'Etat réserve à la juridiction administrative l'action accessoire relative à la garantie de l'entrepreneur contre l'administration ; cette action accessoire est, en effet, bien distincte du fait principal.

Accidents dus à l'imprudence des ouvriers. — Il va sans dire que les entrepreneurs et l'administration n'encourent de responsabilité qu'autant que l'accident résulte de l'exécution même du travail, et non de l'imprudence propre des personnes blessées.

II. — Dommages aux propriétés.

1° Quels dommages donnent droit à indemnité. — Suivant la formule usitée, il n'y a que le dommage *direct et matériel* qui donne droit à indemnité.

Mais cette formule demande à être précisée et ne doit pas être interprétée dans le sens strictement littéral. M. Aucoc l'a définie avec une grande netteté :

« Le conseil d'Etat a-t-il voulu dire qu'il faut que la propriété soit touchée par le travail public, par la pioche des ouvriers ou par l'ouvrage exécuté, de telle sorte qu'un remblai dont le pied touche au mur donne droit à indemnité, et que ce droit disparaîtrait si le remblai était à quelques centimètres ? Non. Le conseil a voulu dire, par le mot *direct*, qu'il fallait que le dommage fût la conséquence immédiate, et non pas éloignée, du fait de l'administration, et, par le mot *matériel*, qu'il fallait que le dommage consistât dans une diminution de valeur, ou dans une privation de jouissance facilement appréciable. »

Ce principe est admis par la plupart des auteurs, MM. Dufour, Cotelle, Batbie ; M. Christophle a soutenu que tous les dommages, même indirects, étaient susceptibles d'indemnité ; cette opinion, qui donnerait lieu dans la pratique à des difficultés presque insurmontables, qui subordonne complètement l'intérêt général à l'intérêt privé, qui conduirait probablement à méconnaître l'imprescriptibilité du domaine public, n'a pas prévalu.

Nous avons classé ci-après de nombreux exemples de dommages donnant lieu à in-

demnité, et ces exemples suffiront sans doute à guider le lecteur dans toutes les affaires de ce genre.

1. *Perte d'un cheval.* — Le préjudice qu'un particulier éprouve par suite de la chute de son cheval dans des fouilles pratiquées pour l'établissement d'un chemin vicinal constitue un dommage résultant de travaux publics. La demande d'indemnité formée par ce particulier contre l'entrepreneur est dès lors de la compétence du conseil de préfecture. — Conseil d'Etat, 14 mai 1858.

2. *Pertes de bateaux.* — De ce que l'Etat est chargé de la police des rivières navigables, il ne résulte pas qu'il doive assurer à la navigation une sécurité pleine et entière et qu'il lui faille répondre de tous les accidents survenant par des causes qui ne seraient point de son fait. Ainsi, on ne pourrait actionner l'Etat pour la perte d'un bateau échoué contre un pieu faisant partie des fondations d'un pont communal, et c'est à la commune de répondre du dommage. — Conseil d'Etat, 1er mai 1846.

Le 17 février 1859, dans une demande d'indemnité formée par des mariniers contre l'Etat, à raison de la perte d'un bateau qui s'était heurté contre des pieux laissés en rivière pendant la suspension des travaux de navigation, l'écueil n'ayant été signalé par aucun mode de balisage et la passe navigable étant d'un accès difficile, le conseil a décidé que l'Etat était responsable du sinistre et a renvoyé devant le conseil de préfecture du département pour la fixation de l'indemnité.

Le 19 juillet 1860, dans une demande d'indemnité pour perte d'un bateau attribuée à la faute d'un éclusier, le conseil d'Etat a jugé que la perte du bateau sur le busc d'une écluse avait eu pour cause unique un excédant de chargement postérieur à la délivrance du laissez-passer, et par suite un tirant d'eau supérieur à celui qui avait été déclaré à l'éclusier; que, dans ces circonstances, l'accident ne pouvait être attribué à une fausse manœuvre de cet argent.

Un concessionnaire de chemin de fer, qui n'a fait établir aucun signal sur la pile d'un pont en construction, alors que cette pile était surmontée par une couche d'eau qui ne permettait pas d'en reconnaître l'existence, est responsable de toutes les conséquences de la perte d'un navire qui s'est brisé contre cette pile. — Conseil d'État, 26 mai 1869.

Affaire analogue le 4 juillet 1873 : un bateau s'était perdu en se heurtant contre les pieux formant l'enceinte de fondation d'une écluse en construction, pieux que l'administration avait négligé de signaler. Dans l'espèce, l'Etat a été déclaré non responsable parce qu'il n'y avait pas de faute à lui imputer : le rétablissement du signal emporté par les glaces était rendu impossible par l'État de la rivière : les pilotes étaient avertis de l'emplacement de l'obstacle par un relèvement de l'eau et une chute de 30 centimètres.

L'entrepreneur des travaux de construction d'un pont, qui avait éclairé les ouvrages conformément aux règlements préfectoraux, ne pouvait être déclaré responsable des avaries survenues à un bateau à la suite d'un abordage contre les piles d'un pont en construction, alors que l'abordage devait être imputé exclusivement à l'imprudence du capitaine et à une fausse manœuvre du pilote. — Conseil d'Etat, 31 janvier 1873.

Une compagnie de chemin de fer ne peut s'affranchir de la responsabilité qui lui incombe, à raison d'un accident causé à un bateau, par suite de son imprudence dans la construction d'un pont, en excipant de ce que le pont aurait été construit conformément au projet arrêté par le ministre. — Cons. d'Etat, 30 avril 1875.

3. *Difficultés d'accès.* — La fermeture de l'une des extrémités d'un chemin pour cause d'utilité publique ne donne pas droit à indemnité au propriétaire d'un fonds qui a conservé son accès à la voie publique par l'extrémité du chemin restée ouverte. — L'allongement du parcours ne constituant pas un dommage direct et matériel, décidé que le conseil de préfecture avait pu, sans ordonner une expertise, rejeter la demande d'indemnité. — Conseil d'Etat, 21 juin 1855, 5 mai 1859, 4 avril 1856, 29 décembre 1859.

L'ancienne avenue d'une gare a été interceptée à l'une de ses extrémités, mais la maison des requérants n'a pas été privée de ses accès sur la voie publique dont le niveau n'a pas même été modifié; la circulation des voitures et la communication de la maison avec la ville sont restées les mêmes. — Dans ces circonstances, la dépréciation que l'immeuble aurait pu éprouver n'est pas de nature à donner droit à indemnité. — Conseil d'Etat, 23 juillet 1875.

Un allongement de parcours entre une ville et une propriété, résultant de la suppression d'un chemin pour cause d'utilité publique, n'est pas de nature à donner un droit à indemnité au propriétaire. Dans l'espèce, le refus d'une indemnité est motivé en outre sur ce que l'administration a remplacé la voie supprimée par un nouveau chemin qui ouvre à la propriété une communication avec la ville. — Conseil d'Etat, 14 avril 1864.

Une avenue en remblai (avenue de l'Alma) a été construite à l'une des extrémités d'une rue de Paris (rue de Marbeuf), qui, par suite, a cessé d'être accessible aux voitures par une de ses extrémités : — Décidé que cette rue ayant conservé par son autre extrémité les communications qu'elle avait autrefois avec les voies

publiques du quartier, un marchand de bois installé dans cette rue n'avait pas droit à une indemnité, soit à raison de la faible augmentation de la pente du sol, soit à raison de l'allongement de parcours peu considérable imposé à ses voitures. — Conseil d'Etat, 9 août 1870.

Lorsque l'établissement d'un chemin de fer a nécessité dans l'intérêt d'une propriété, la substitution d'un chemin de desserte à un autre, le propriétaire n'est pas fondé à réclamer une indemnité motivée sur l'allongement du parcours. Mais il lui est dû indemnité si la compagnie manque à l'engagement pris par elle de maintenir le nouveau chemin en bon état de viabilité. — Conseil d'Etat, 28 décembre 1854.

Si un simple allongement de parcours ne constitue pas un dommage direct et matériel, les accès rendus plus difficiles peuvent entraîner une indemnité.

Ainsi le droit à indemnité a été reconnu au profit d'un marchand de vins et débitant de tabac, dont la maison, ayant avant les travaux un accès direct sur le quai de la Marne, s'est trouvée placée dans une impasse avec accès impossible pour les voitures et difficile pour les piétons. — Conseil d'Etat, 6 août 1875.

Lorsque, par suite de l'établissement d'un chemin de fer, une portion de route est délaissée et remplacée par un simple chemin d'exploitation dont la situation rend difficile, sinon impossible, l'accès des voitures aux maisons riveraines et compromet le service de certaines parties de ces bâtiments, les propriétaires sont considérés comme ayant subi un dommage direct et matériel à raison duquel une indemnité leur est due. — Conseil d'État, 13 janvier 1859, 23 juillet 1875.

Une indemnité est due à un locataire de carrière, lorsqu'à la suite de la construction d'un chemin de fer cet industriel a été privé de l'accès direct qu'il avait précédemment sur une route et que, par là, les transports sont devenus plus difficiles et plus onéreux. — Conseil d'État, 5 janvier 1877.

Il est dû une indemnité pour le dommage causé au commerce d'un cafetier limonadier, par les travaux de construction d'un égout ayant duré quatorze mois. Pendant ce temps, une baraque en planches a été installée à deux mètres de la boutique, des matériaux et des déblais ont encombré les abords, le bruit et la fumée d'une machine à vapeur a gêné les consommateurs; il en est résulté une diminution notable dans le chiffre des affaires. — Conseil d'État, 16 janvier 1874.

Est de nature à donner ouverture à un droit à indemnité, le préjudice résultant de ce que, par suite de travaux de construction d'une gare, la principale voie d'accès d'une usine s'est trouvée momentanément supprimée ou tout au moins presque impraticable; — il en est autrement des modifications définitives apportées à l'assiette du chemin, si elles n'ont amené qu'une faible augmentation dans les pentes dont l'effet a été de prolonger d'une manière à peu près insignifiante la durée de chaque voyage. — Conseil d'État, 13 juin 1873, 4 avril 1861.

Est susceptible d'indemnité le dommage résultant, pour une propriété à l'usage commercial, de la suppression de certaines portions de rues (impossibilité pour les voitures de tourner dans la partie restante devenue impasse; nécessité de charger et décharger les marchandises à l'entrée de l'impasse, à une distance de 15 mètres des magasins, et de les transporter à bras; augmentation de dépense, entrave au commerce de métaux; maison placée en contre-bas, insalubrité. — Conseil d'État, 20 février 1874.

Il n'est pas dû d'indemnité pour prétendus dommages causés à des boutiques, alors qu'elles ont conservé des accès faciles sur un trottoir maintenu à leur niveau; la diminution de circulation sur ce trottoir conservé n'ouvre pas de droit à indemnité. — Conseil d'Etat, 4 juin 1875.

La construction d'un clocher à 1m,55 d'une maison, ayant eu pour conséquence de rendre les accès de cette maison plus difficiles, constitue un dommage direct et matériel donnant droit à une indemnité. — Conseil d'Etat, 15 décembre 1865.

Lorsqu'un chemin vicinal et un gué pavé servant au passage du chemin à travers un cours d'eau non navigable ont été dégradés par l'effet de travaux exécutés en aval pour le curage, l'approfondissement et le redressement du cours d'eau, une indemnité est due à la commune par le syndicat directeur des travaux pour la réparation de ce dommage direct et matériel. — Conseil d'Etat, 23 mai 1861.

4. *Abaissement de la voie publique.* — L'abaissement du sol de la voie publique, en changeant les accès d'une maison, peut causer aux propriétaires un dommage dont il leur est dû réparation. Exemples : le sol d'une route a été abaissé de plus de 2 mètres au droit de la maison d'un particulier, et, pour en rétablir les accès, la ville a dû construire en saillie sur la voie publique des terrasses avec perrons; dans ces circonstances, le conseil de préfecture ne doit pas se borner à allouer au propriétaire une indemnité pour la perte de loyers, occasionnée par les travaux et pour la diminution de valeur locative du rez-de-chaussée, mais tenir compte aussi tant du préjudice causé à l'ensemble de la propriété par la moins grande facilité des accès, que des travaux de construction et d'appropriation à l'intérieur, rendus nécessaires par le nouvel état des lieux. — Conseil d'Etat, 4 août 1870.

Une indemnité est due pour une maison placée en moyenne à 1m,05 en contre-haut du

trottoir et de la chaussée, et ayant été reliée au trottoir par un escalier de quatre à six marches. — 12 juillet 1864.

De même pour une maison reliée à la voie publique par un escalier de onze marches. — 21 mars 1861.

L'abaissement du sol de la voie publique longeant un immeuble ayant apporté des difficultés d'accès à la façade, le propriétaire est fondé à réclamer une indemnité, bien que l'administration oppose que, la maison n'ayant pas de porte cochère, il importe peu que les voitures ne puissent pas en approcher.— Conseil d'Etat, 10 mars 1876.

La ville de Marseille avait indemnisé le propriétaire d'une maison située en façade sur une rue dont le niveau avait été abaissé; elle prétendait que l'indemnité payée par elle au propriétaire de la maison riveraine, par suite de convention amiable, l'avait dégagée de toute obligation à l'égard de propriétaires d'immeubles situés en arrière et qui avaient un droit de passage par le rez-de-chaussée de la maison riveraine. — L'arrêté du conseil de préfecture, qui avait reconnu la prétention de la ville, a été annulé par le conseil d'Etat, le 5 juin 1874.

Le 3 juin 1872, la demande d'indemnité formée par un particulier contre une commune pour dommage résultant de l'abaissement du sol d'un chemin vicinal au-devant de sa maison où il tient un magasin d'épiceries, a été rejetée par le motif que la partie du chemin sur lequel la maison avait ses accès a été conservée à son ancien niveau avec une largeur de trois mètres, qu'une communication avec le nouveau chemin a été établie par une rampe carrossable, et qu'enfin un escalier a été construit par la commune, en cours d'instance, au-devant de l'immeuble du réclamant.

De même du 11 décembre 1862 : Demande d'indemnité formée par le locataire d'une boutique contre la ville de Paris, à raison du préjudice que causerait au fonds de commerce du réclamant des travaux de nivellement qui ont eu pour résultat d'abaisser le sol de la voie publique de 79 centimètres au-dessous du trottoir, de diminuer la largeur de ce trottoir et de nécessiter la pose de cinq marches pour y accéder. Rejet par le motif que le demandeur ne justifiait pas que le changement apporté aux accès de sa boutique lui eût causé un dommage direct et matériel.

Un propriétaire n'est pas recevable à réclamer une indemnité à raison du dommage que causeraient à sa propriété des travaux d'abaissement de la voie publique et d'agrandissement de trottoirs, lorsqu'il a adhéré à la proposition de l'administration de concourir à la dépense de l'entreprise et que, soit au moment où il a donné son adhésion, soit plus tard en réclamant l'exécution des travaux quand il était évident que ces travaux devaient avoir pour effet d'abaisser le sol de la chaussée, il n'a fait aucune réserve d'un droit à indemnité. — 28 avril 1864.

Pour repousser la demande en indemnité, formée par le propriétaire d'une maison mise en contre-haut par suite de l'abaissement du sol de la voie publique, une ville n'est pas fondée à opposer, comme fin de non-recevoir, que le réclamant, lorsqu'il a construit sa maison, avait connaissance du nivellement projeté de la rue, et qu'il aurait dû établir ses fondations en conséquence. — La ville ne peut non plus se prévaloir des réserves de non-indemnité insérées à tort dans les autorisations de bâtir délivrées au propriétaire. — Ville de Marseille, 23 juillet 1868.

5. *Exhaussement de la voie publique.* — Il est dû indemnité au propriétaire d'une maison, lorsque le sol de la voie publique a été exhaussé de manière à rendre l'accès de cette maison difficile pour les piétons, ou pour les chevaux et voitures.

Il y a difficulté d'accès pour les piétons et impossibilité pour les voitures lorsque la maison ne peut plus communiquer avec la rue que par une rampe de 22 centimètres par mètre. — 21 janvier 1869, 18 juillet 1873, 27 juillet 1865.

L'indemnité doit être calculée en prenant pour base, non les dépenses nécessaires pour abaisser le sol de la voie publique, mais le dommage réel résultant des travaux en tenant compte de la plus-value produite par ces travaux. — Conseil d'Etat, 10 février 1865.

Une avenue en remblai (avenue de l'Alma) a été construite à l'une des extrémités d'une rue de Paris (rue Marbeuf), et par suite l'accès pour les voitures est devenu impossible de ce côté, mais par l'autre extrémité de la rue, les conditions de la circulation n'ont pas été modifiées; — décidé que, dans ces circonstances, il y a lieu de rejeter la demande d'indemnité formée par un cafetier et logeur en garni occupant une des maisons de cette rue, dont le niveau et la largeur sont restés les mêmes, qui n'a pas cessé d'être accessible aux voitures d'un côté et qui a ainsi conservé toutes les communications qu'elle avait précédemment avec les voies publiques du quartier. — 4 mai 1870.

Le 26 février 1863, le conseil d'Etat a jugé que l'exhaussement de la voie publique pouvait donner lieu à indemnité du moment qu'une maison riveraine se trouvait en contrebas, bien que les talus de remblai n'arrivassent point jusqu'à toucher la maison et fussent soutenus par un petit mur spécial. — Les mots *dommage direct et matériel* ayant été fort bien expliqués dans cette affaire, nous reproduirons une partie des conclusions de M. le commissaire du gouvernement :

« Au lieu de porter le remblai jusqu'au pied

de la maison, les ingénieurs l'ont arrêté à 40 centimètres, en le maintenant par un mur de soutènement qui va en s'écartant de l'une des extrémités de la maison à angle aigu jusqu'à concurrence de 5m,10 à l'autre extrémité. Le remblai forme ainsi devant la maison une sorte d'impasse représentant assez bien le fond d'un cornet.

« Il est à remarquer que cette combinaison a été adoptée, non pas pour diminuer le dommage, mais pour supprimer le dédommagement. Les ingénieurs ont pensé qu'en ne touchant pas à la maison, en s'en tenant éloigné de quelques centimètres d'un côté et de quelques mètres de l'autre côté, il n'y aurait pas dommage direct et matériel (en ce sens que les travaux n'affecteraient pas le mur lui-même de la maison), et, par conséquent, pas d'indemnité à payer. Le rapport de l'ingénieur en chef, du 2 juillet 1861, exprime nettement cette pensée : « La route a été exhaussée, dit-« il, mais pour ne pas causer à la maison de « dommages directs et matériels, les seuls « qui puissent donner lieu à l'allocation d'une « indemnité, il a été construit un petit mur « partant de l'angle de ladite maison. »

« Ce calcul des ingénieurs repose sur une fausse interprétation de la doctrine et de la jurisprudence. Les mots *dommage matériel et direct* doivent être entendus par opposition avec le dommage moral ou indirect qui peut résulter des travaux ou des actes de l'administration. »

Déjà le 21 juillet 1853, le conseil d'Etat avait accordé une indemnité pour une maison au seuil de laquelle venaient mourir les talus d'un remblai de 1m,57 de hauteur exécuté, dans la traverse d'une ville.

Le propriétaire d'une maison dont les facultés d'accès et de vue sur la voie publique ont été notablement diminuées par suite de l'établissement d'un remblai et d'un mur de soutènement à une distance de 2m,70, éprouve un dommage direct et matériel à raison duquel il peut réclamer une indemnité.

Le propriétaire d'une maison affectée à la destination d'auberge n'est pas fondé à se plaindre que des remblais exécutés sur une route lui ont causé un dommage direct et matériel, alors qu'il existe au niveau de la cour de cette maison un chemin par lequel les voitures peuvent, en faisant un détour, accéder de la route à la cour. — 16 août 1860.

Dans une affaire analogue, 3 novembre 1853, le conseil d'État avait alloué une indemnité au propriétaire d'une maison servant d'auberge, à raison du dommage direct et matériel consistant dans la difficulté apportée par l'exhaussement du sol d'une route au stationnement des voitures qui s'arrêtaient devant ladite auberge. Cependant, la maison avait conservé son accès sur la route, et la seule modification consistait dans une facilité moindre pour le stationnement des voitures.

Par suite de l'ouverture de la rue Monge, à Paris, le sol de la rue Saint-Victor a été remblayé environ 1 mètre ; on a conservé l'ancien niveau devant l'étal d'un boucher, sur une largeur variant de 1 mètre à 2m,70, et cette rue basse a été mise en communication avec la voie remblayée par un escalier de six marches. A la suite du travail, l'importance de la boucherie a considérablement diminué ; la perte probable des bénéfices du boucher pour le reste de son bail a été fixée à 36,000 francs et le conseil a jugé que cette perte était due pour moitié à la transformation et à la dépopulation du quartier et pour l'autre moitié au changement apporté à l'accès de la boucherie. Une indemnité de 18,000 francs a donc été mise à la charge de la ville. — 31 janvier 1873.

Quand les travaux d'exhaussement d'une route ont nécessité la reconstruction d'une maison riveraine et le changement de la disposition des locaux, le locataire est fondé à réclamer une indemnité, tant à raison de l'interruption apportée à l'exercice de son industrie qu'à raison des détériorations causées à son mobilier et à ses approvisionnements. — 6 juillet 1858.

6. *Obstacles à l'écoulement des eaux.* — Lorsque dans l'exécution d'un travail public l'administration n'a pas ménagé des moyens suffisants pour l'écoulement des eaux, qui s'effectuait auparavant d'une manière naturelle, et qu'il en résulte une submersion des propriétés riveraines, une indemnité est due aux propriétaires.

C'est ce qui arrive lorsqu'une compagnie de chemin de fer n'a pas donné un débouché suffisant à des aqueducs construits par elle sous un remblai et que les eaux ont reflué sur les propriétés d'amont. — 24 février 1865, 20 juin 1873, 4 juillet 1873.

A plus forte raison une indemnité est due lorsqu'il y a absence totale d'aqueduc pour l'écoulement des eaux. — 5 juin 1874, 4 juillet 1860, 23 mai 1844.

Des travaux de remblai d'une rue communale qui ont eu pour conséquence de porter les eaux pluviales dans la cour d'une maison et de rendre difficile l'accès d'autres parties de la propriété, donnent lieu à indemnité. — 29 décembre 1859.

Lorsque le déplacement et l'exhaussement d'une route départementale ont eu pour effet d'accumuler les eaux pluviales devant une propriété, sur la partie abandonnée de l'ancienne route où elles ne trouvent plus d'écoulement, le propriétaire est fondé à réclamer une indemnité pour le dommage direct et matériel que lui cause le nouvel état des lieux. — Conseil d'Etat, 11 mai 1854.

Le 11 juillet 1873, le conseil d'Etat a fixé

d'après le revenu de la propriété déduit de son prix d'acquisition, l'indemnité due par une compagnie de chemin de fer à raison de dommages occasionnés par suite de changement dans le mode d'écoulement des eaux, de leur concentration sur un point donné et de l'aggravation d'une servitude résultant de l'état des lieux, faits qui ont amené des inondations périodiques, la perte partielle des récoltes et une augmentation notable des frais d'exploitation.

Une ville a fait construire des égouts et a fait déboucher les eaux réunies par ces égouts dans des égouts appartenant à des particuliers, dont le débit est devenu par suite insuffisant : la ville doit être déclarée responsable des dommages résultant de cet état de choses, bien que l'obstruction qui a retardé l'écoulement se soit produite, non dans l'égout construit par la ville, mais dans les égouts particuliers y faisant suite. — Conseil d'Etat, 18 décembre 1869.

Par suite des travaux d'agrandissement de l'égout de ceinture, les eaux refoulées ont pénétré par infiltration dans les caves d'un propriétaire, qui a été ainsi troublé dans son industrie. Les agents de la ville de Paris étant seuls à même d'apprécier, au moment de l'exécution des travaux, les mesures à prendre pour en prévenir les conséquences, et n'ayant pas mis le propriétaire en demeure de prendre ces mesures, la ville de Paris ne saurait prétendre que l'inondation des caves est due au mauvais état du branchement entretenu par le propriétaire, et elle doit indemniser le propriétaire. — 21 juin 1866.

Lorsque les inondations résultent à la fois d'un cas de force majeure, tel qu'un orage exceptionnel, et de l'insuffisance du débouché des aqueducs ou égouts construits par l'administration, il y a lieu d'apprécier la part de responsabilité que celle-ci a encourue et de mettre à sa charge la partie correspondante de l'indemnité. — 25 juillet 1872, 19 avril 1873.

Le 7 mars 1873, le conseil d'État a alloué une indemnité au propriétaire d'un étang qui s'était envasé et dont les eaux s'étaient altérées par suite de l'invasion des eaux troubles qu'arrêtait un remblai de chemin de fer.

7. *Aggravation des inondations.* — La rampe établie par une compagnie concessionnaire de chemin de fer dans la partie supérieure d'une rue, ayant eu pour effet de causer un dommage aux maisons situées au pied de cette rampe, en donnant plus de rapidité au courant des eaux pluviales, la compagnie doit la réparation de ce dommage. — 10 mars 1864.

Ont droit à indemnité divers propriétaires d'une vallée à raison de l'aggravation notable, par suite de la construction de la voie ferrée, des dommages que leur causaient antérieurement les inondations. — Conseil d'Etat, 11 décembre 1871.

La submersion d'une propriété par les eaux de débordement d'un fleuve que la construction de la levée d'un pont en aval a fait refluer sur les fonds supérieurs, constitue un dommage direct et matériel dont le propriétaire est fondé à demander la réparation. — 15 avril 1858, 21 juin 1866, 11 février 1876.

Si les débordements d'un ruisseau sont imputables en partie au mauvais état d'entretien de ce ruisseau, et en partie aux travaux de construction d'un chemin de fer, c'est à bon droit que la compagnie est rendue partiellement responsable des dommages causés par l'inondation. — 30 mars 1870.

Des atterrissements créés dans un bras de rivière à l'abri d'une digue et d'un barrage construits par l'État ne peuvent, s'ils viennent à être submergés, donner lieu à indemnité au profit du propriétaire, la présence des eaux sur ces atterrissements n'étant qu'un retour à l'état ancien et naturel des lieux. — 19 avril 1860.

Quand, par le fait d'une commune, les eaux d'un chemin ont été dirigées exclusivement sur une propriété, la commune est responsable du dommage qui en est résulté. — 24 novembre 1859.

Allocation d'une indemnité à un propriétaire de four à chaux pour le prix d'approvisionnements emportés par le débordement des eaux d'une rigole de canal ; ce débordement devait être attribué à l'état de la rigole et non à un cas de force majeure ; dès lors l'Etat était responsable des dommages. — 26 avril 1855.

8. *Corrosion de propriétés par les eaux.* — Le 26 mai 1864, le conseil d'État a jugé que les dommages causés à une propriété par les eaux d'une rivière (destruction de plantations et autres ouvrages de défense, enlèvement de terrains) provenaient non de travaux d'endiguement exécutés par un syndicat, mais de travaux de dragage exécutés par une compagnie de chemin de fer ; que dès lors ces dommages étaient à la charge de la compagnie.

L'érosion d'une propriété, par l'effet de l'établissement d'un pont qui aurait dévié les eaux d'une rivière, est susceptible de donner ouverture à indemnité. — 26 novembre 1857.

Les barrages submersibles construits dans le bras supérieur d'une rivière navigable ayant eu pour effet d'accroître d'une manière considérable et subite la corrosion d'une berge d'une île appartenant à un particulier, et de rendre plus difficile et plus onéreuse la défense de cette partie de la propriété contre l'action des eaux, décidé que le propriétaire avait droit à une indemnité de dépréciation.

Les travaux de consolidation de la voie d'un

chemin de fer ayant eu pour effet d'augmenter la dépense de construction d'une digue établie sur la rive opposée pour la défense d'une propriété et de détruire des terrains situés entre la digue et le lit du fleuve, la compagnie a été déclarée responsable de ce double dommage. — 14 janvier 1865.

Mais l'Etat n'est pas tenu de réparer les dommages indirectement causés aux riverains d'un fleuve par les travaux exécutés sur son cours dans un intérêt public; voir *Dommages-indirects*.

9. *Infiltrations.* — Les infiltrations souterraines, les relèvements des nappes d eau, produits par l'exécution d'un travail public, même lorsqu'elles constituent un dommage permanent, sont du ressort de la justice administrative. Si le dommage est permanent ou périodique, il y a lieu d'allouer une indemnité pour dépréciation définitive de la propriété; si le dommage est temporaire, l'indemnité doit être calculée d'après cette circonstance. — 27 août 1846, 26 décembre 1868, 13 août 1868.

Des travaux de pavage et de nivellement d'une rue ayant eu pour effet, en facilitant l'infiltration des eaux pluviales, de provoquer l'affaissement de caveaux situés au-dessous d'une maison riveraine qui s'est écroulée, l'administration a été déclarée responsable du dommage. — 25 janvier 1855, 18 février 1863.

Mais s'il était démontré que les tassements sont dus à des vices de construction, le propriétaire ne serait pas fondé à réclamer une indemnité, 30 avril 1868. Il en serait de même évidemment s'il n'était pas démontré que l'invasion des eaux souterraines tînt à l'exécution du travail public. — 25 janvier 1855.

La présence habituelle de l'eau dans la cave d'une maison, par suite du mauvais état d'entretien d'aqueducs communaux existant sous le sol de la voie publique, donne ouverture à indemnité. — 10 décembre 1857.

Les dommages causés à une prairie par les infiltrations d'un canal ne pourraient donner lieu à indemnité en faveur du propriétaire, si celui-ci avait touché intégralement ses loyers. L'indemnité ne serait due que pour les dommages postérieurs au bail. — 21 décembre 1861.

10. *Ruptures de conduites d'eau.* — Une ville peut être déclarée responsable de l'irruption dans une propriété particulière des eaux de ses fontaines, irruption qui a été la suite de la rupture d'un tampon des conduites d'eau placées sous la voie publique. — 15 mai 1856.

Mais, dans l'appréciation de l'indemnité à allouer au propriétaire d'une maison qui a dû être démolie comme menaçant ruine, à la suite des infiltrations causées par la rupture d'une conduite d'eau, il doit être tenu compte de l'ancienneté des constructions et des conditions dans lesquelles étaient établies les fondations, lorsque ces circonstances ont rendu plus désastreux l'effet des infiltrations. — 22 mai 1874.

En 1864, de graves dommages étaient survenus à une propriété par suite de la rupture d'une conduite d'eau de la ville de Paris; la rupture avait été occasionnée par les mouvements naturels du sol, mais la ville n'ayant pas pris, pour la pose des conduites, malgré des faits semblables survenus dans la même rue en 1861, les mesures que rendait nécessaires la nature du terrain et qu'elle-même a adoptées après l'accident de 1864, le conseil d'Etat a décidé que la réparation du dommage devait être mise pour partie à la charge de l'administration. — 13 juin 1873.

11. *Suppression de sources ou de prises d'eau.* — La suppression de sources ou de prises d'eau peut donner lieu à indemnité lorsqu'elle ne résulte pas de l'exercice légitime des droits du propriétaire.

L'établissement d'une tranchée de chemin de fer ayant amené l'asséchement d'une pièce d'eau empoissonnée, portant bateau, et formant dépendance d'un château qu'elle alimentait, le propriétaire a été forcé de créer une nouvelle alimentation au moyen d'une pompe à manège, et il lui a été alloué dans ces circonstances une indemnité de 24,000 fr. — Conseil d'Etat, 9 mai 1873.

Une compagnie de chemin de fer dont les ouvrages ont intercepté les sources alimentaires d'un lavoir communal, ne saurait, pour repousser l'action en indemnité de la commune, exciper du droit qu'elle aurait eu, comme propriétaire, de faire des fouilles sur son terrain, lorsque par la construction d'un nouveau lavoir, elle s'est reconnue elle-même obligée à réparer le dommage causé à la commune. Si le nouveau lavoir n'est pas convenablement pourvu d'eau, il appartient au conseil de préfecture de constater les travaux complémentaires qui restent à faire, et d'évaluer le montant des indemnités dues à la commune pour l'exécution de ces travaux, dans le cas où la compagnie refuserait ou négligerait de les faire exécuter elle-même. — 17 juillet 1861.

La ville de Paris est responsable du dommage causé par le déplacement d'une prise d'eau autorisée, s'il est établi que cette translation, qui ne devait s'effectuer sans indemnité que dans le cas où l'intérêt de la navigation l'exigerait, est devenue nécessaire par suite de l'établissement de l'égout collecteur, lequel, débouchant dans le voisinage de la

prise d'eau, l'a rendue insalubre et impropre à l'alimentation publique. — 13 août 1868.

12. *Maisons ébranlées.* — Un battage de pieux de fondation ayant ébranlé le mur d'une maison voisine, le conseil d'Etat a décidé qu'il y avait là dommage direct et matériel. — 28 novembre 1861.

Le propriétaire d'un bâtiment voisin d'une écluse en construction est fondé à demander la réparation des dégradations causées à son immeuble par l'ébranlement et le tassement du sol provenant du battage de pieux et de palplanches dans le lit d'une rivière. En vain l'administration soutient n'être pas responsable du dommage par le motif qu'elle s'est bornée à user de sa chose sans qu'il y ait eu abus de sa part, en faisant enfoncer des pieux et des palplanches dans un terrain qui lui appartenait et à plus de 10 mètres de distance de la maison du réclamant. L'indemnité doit comprendre le préjudice résultant de la privation de l'industrie pendant le temps où la maison a été inhabitable. — 28 juillet 1864.

Indemnité accordée au propriétaire d'une maison dont les fondations ont été ébranlées par suite de l'ouverture d'une bouche de fontaine sous trottoir et des infiltrations d'eaux, qui se sont produites dans le sol de la voie publique pendant que ce sol se trouvait abaissé et préparé pour recevoir un nouveau pavage. Décidé que la ville, ne pouvant justifier que l'accident soit le fait de la malveillance et ne soit pas imputable à la négligence de ses agents, est tenue de réparer le dommage. — 13 juillet 1870, 22 avril 1865.

Une maison, déchaussée par suite de l'ouverture d'une rue, s'est fissurée et lézardée et une indemnité a été allouée. — 17 avril 1874.

Lorsque des travaux d'épuisement exécutés par une ville ont ébranlé une maison et compromis sa solidité, la ville est responsable du dommage causé tant aux propriétaires qu'aux locataires de la maison. — 24 juin 1868.

Bien que le mur de clôture d'un jardin soit sujet à retranchement par voie d'alignement, et ne puisse à ce titre être l'objet de réparations confortatives, il est dû cependant une indemnité au propriétaire pour les dommages causés audit mur par les travaux d'abaissement de la voie publique, si ces travaux ont eu pour effet d'en changer les conditions d'existence, en déchaussant une partie de ses fondations. — 20 février 1868.

Le dommage que le passage des trains d'un chemin de fer peut occasionner à des propriétaire en ébranlant leurs maisons est le résultat de la construction et non de l'exploitation du chemin; il doit être soumis en conséquence à la juridiction administrative. — 14 février 1861.

13. *Éboulements par suite de remblais.* — Les glissements et les déformations que le sol d'une propriété éprouve par suite de la pression du sous-sol d'un terrain voisin, occasionnée par des dépôts de déblais, constitue un dommage direct et matériel donnant ouverture à indemnité. — 16 février 1860.

Des remblais exécutés sur la voie publique ayant occasionné la chute d'un mur, une indemnité a été allouée, comprenant la dépense de reconstruction, déduction faite de la plus-value du nouveau mur par rapport à l'ancien. — 26 juillet 1854.

Une indemnité a été allouée à un propriétaire de planches de jasmin perdues par suite de l'éboulement d'un talus de chemin de fer; mais le dommage a été laissé pour partie à la charge du propriétaire, parce qu'il aurait pu l'éviter au moyen d'un léger changement dans le mode d'arrosage. — 16 janvier 1874.

14. *Humidité, privation d'air et de jour.* — Des ouvrages, situés à une certaine distance des propriétés, sans les toucher, peuvent néanmoins leur causer un préjudice direct. Exemples :

La construction d'un pont au-devant d'une maison peut devenir la cause d'un dommage direct et matériel, si elle change les conditions de salubrité et d'habitation de cette maison en la privant de jour et d'air. — 10 décembre 1857.

Allocation d'une indemnité pour une maison qui avait été rendue humide par un chemin de fer établi à 6 mètres de distance. — 3 juillet 1861.

L'établissement d'un remblai contre un mur étant une cause constante d'humidité, il a été alloué une indemnité représentant les travaux nécessaires pour préserver la maison de l'humidité. — 28 novembre 1861.

Le préjudice éprouvé par le propriétaire d'une maison dont la vue a été interceptée par un pont de chemin de fer, n'est pas de nature à ouvrir un droit à indemnité. Même décision à l'égard du bruit occasionné par le passage des trains sur le pont. Le préjudice que cause à une maison la privation d'air et de lumière résultant du voisinage d'un pont de chemin de fer peut donner lieu à indemnité. — 25 mars 1867.

Est de nature à donner lieu à indemnité le dommage résultant pour un propriétaire de ce qu'une compagnie de chemins de fer, en creusant une tranchée, a intercepté les conduits souterrains aérant une cave à fromages de Roquefort qui est devenue, par suite, impropre à l'usage en vue duquel elle avait été construite. — 9 juin 1876.

Le 21 janvier 1869, le conseil a rejeté la demande d'indemnité formée par le propriétaire d'une maison encaissée entre deux remblais, par le motif qu'il existait de chaque

côté entre la maison et les remblais un passage d'une largeur comprise entre 10m,50 et 13m,50, largeur plus que suffisante pour que l'air et la lumière puissent circuler autour de la maison et que les voitures, même chargées, puissent y accéder facilement.—21 janvier 1869.

15. *Poussière et boue.* — C'est à tort que les habitants de rues voisines d'un marché en construction se plaignent de la boue, de la poussière et de la gêne causées par ces travaux, lorsque les rues sur lesquelles les magasins des requérants ont leur entrée sont demeurées ouvertes à la circulation. Il n'a pu résulter de la gêne alléguée un dommage qui soit de nature à engager la responsabilité municipale, et à ouvrir aux requérants contre la ville une action en indemnité.—10 mars 1869.

16. *Construction d'un tunnel.* — Le percement d'un tunnel ayant fait subir à une maison des dégradations ayant compromis sa solidité, une indemnité a été allouée au propriétaire, mais dans la fixation de l'indemnité il a été tenu compte de l'état de vétusté de la maison. — 23 janvier 1864.

Une demande d'indemnité, fondée sur le préjudice que causerait à des vins déposés dans un magasin situé au-dessus d'un tunnel l'ébranlement produit par le passage des trains d'un chemin de fer, a été rejetée par le conseil d'État le 7 juin 1866, par le motif que le préjudice allégué n'état pas justifié. Si ce genre de préjudice était justifié, il pourrait donc y avoir lieu à indemnité.

17. *Fossé établi le long d'une route.* — L'administration, en faisant établir un fossé pour l'écoulement des eaux sur l'un des côtés d'une route, a pris soin de maintenir l'accès pour un riverain de cette route, au moyen d'une rampe pratiquée dans le talus et d'un ponceau : ce riverain ne peut pas réclamer indemnité à raison du préjudice résultant de ce que des prairies dont il est propriétaire, ayant cessé d'être contiguës au sol même de la route, n'offrent plus les mêmes avantages pour y établir des constructions. — 27 juin 1867.

18. *Suppression de servitude active.* — La suppression d'une servitude active peut donner lieu à indemnité, et, si la servitude est contestée, le conseil de préfecture doit surseoir à statuer jusqu'à ce que les tribunaux civils aient prononcé. — 28 juillet 1859.

Le fait par une compagnie de chemin de fer d'avoir, par la suppression d'un passage à niveau, obligé un propriétaire à parcourir 1,000 mètres au lieu de 300, pour accéder à un puits sur lequel il avait un droit de servitude, et, par suite, à établir sur son domaine un autre puits, constitue un dommage dont il est dû réparation et dont il appartient au conseil de préfecture de connaître. — 5 juillet 1871.

19. *Interdiction d'exploiter une mine au-dessous d'un chemin de fer.* — Le 15 juin 1864, une indemnité a été allouée par le conseil d'État au concessionnaire des mines de Combes pour la privation de jouissance que lui causait l'interdiction d'exploiter ses mines au-dessous du chemin de fer, et voici le considérant de l'arrêt :

« S'il appartenait à l'administration, dans un intérêt de sûreté publique aussi bien que dans l'intérêt de l'exploitation du chemin de fer, d'imposer à la compagnie requérante l'interdiction prononcée dans la décision précitée, cette mesure, qui est la conséquence directe de l'établissement du chemin de fer, ne rentre pas dans le cas de l'art. 50 de la loi du 21 avril 1810, qui prescrit au préfet de pourvoir à ce que la sûreté des habitations de la surface ne soit compromise par l'exploitation de la mine, et qui est exclusif du droit du concessionnaire à une indemnité; de cette interdiction résulte pour la compagnie des mines de Combes un dommage direct et matériel, qui doit être rangé parmi les dommages mis par l'art. 23 ci-dessus visé du cahier des charges de la compagnie des chemins de fer de Paris à la Méditerranée, à la charge de cette dernière compagnie ».

La cour de cassation avait jugé autrefois (3 mars 1841) que l'interdiction d'exploiter une mine constituait une véritable expropriation; cette appréciation n'a pas prévalu devant le tribunal des conflits, 11 mars 1861, et l'interdiction d'exploitation n'est plus considérée que comme simple dommage.

20. *Pose de fils télégraphiques sur les maisons.* — La pose de fils télégraphiques sur une maison, ordonnée par un arrêté préfectoral qu'a confirmé une décision ministérielle, n'a ni pour but, ni pour effet d'opérer une dépossession partielle de ladite maison.

« La réparation du préjudice qui peut résulter des travaux exécutés en vertu de cette autorisation doit être poursuivie et obtenue cemme celle d'un autre dommage résultant de l'exécution de travaux publics ordonnés par l'autorité compétente, et, aux termes des lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient d'en connaître. — Conseil d'État, 31 août 1861.

Un autre arrêt du 24 décembre 1862 a consacré le même principe et a reconnu qu'il y a lieu de soumettre au conseil de préfecture la demande d'indemnité formée soit à raison des dégradations que la pose des points d'appui aurait occasionnées, soit à raison des inconvénients résultant du bruit que peut produire la vibration des fils.

2° Quels dommages ne donnent pas droit à indemnité ? — Nous avons expliqué plus haut ce qu'il fallait ranger parmi les dommages directs et matériels, les seuls donnant droit à indemnité. Il n'y a pas lieu à indemnité pour les dommages indirects; pour lever des doutes qui peuvent s'élever en certaines circonstances, nous donnerons d'après la jurisprudence des exemples de dommages-indirects.

Les dommages éventuels, ceux qui ne constituent qu'une simple gêne momentanée résultant de l'exécution de travaux publics, et ceux qui proviennent de cas de force majeure, ne donnent pas davantage un droit à indemnité.

1. *Dommages indirects.* — Aucune loi n'impose à l'administration l'obligation de réparer les dommages qui peuvent être indirectement causés par les travaux publics.

Des propriétaires n'ont pas droit à indemnité pour la dépréciation subie par leurs immeubles à la suite de changements opérés dans un quartier par les travaux d'une compagnie de chemins de fer, alors que les immeubles conservent tous un libre accès à la voie publique. — 9 août 1870, 1er juin 1849.

La gêne qu'une maison servant d'auberge éprouve dans ses communications par l'effet de travaux exécutés sur la voie publique, ne donne ouverture à aucune demande d'indemnité contre l'État, lorsque les travaux n'ont eu d'ailleurs pour résultat ni d'intercepter en tout ou en partie l'accès de la maison à la voie publique ni de lui causer un autre dommage direct et matériel. — C. d'É., 28 décembre 1849.

Le préjudice que les riverains d'une route éprouvent dans leurs relations commerciales, par suite de la suspension des travaux, constitue un dommage indirect, 20 janvier 1843. Il en est de même du dommage résultant du changement de tracé d'un chemin public, même quand il y aurait allongement de parcours et augmentation des pentes. — 26 août 1858.

Le préjudice que le changement de tracé d'une route départementale a pu occasionner aux riverains, soit en les privant de l'avantage de vendre un terrain comme terrain à bâtir, ne peut être soit en diminuant la clientèle d'une auberge, considéré comme un dommage direct et matériel, et ne saurait dès lors donner ouverture à indemnité. — 17 février 1862.

Constitue un dommage indirect la dépréciation qui peut résulter, pour une maison riveraine d'une route nationale, la conversion d'une partie de cette route en un chemin vicinal. — 22 février 1861.

Un propriétaire dont la maison était en façade sur une place publique ne peut réclamer d'indemnité parce que cette place a été entourée d'une grille, alors que l'on a réservé une voie carrossable entre la maison et la grille. — 2 mai 1866.

Il n'est pas dû d'indemnité lorsque l'exécution d'un travail public a eu pour effet indirect la diminution de l'achalandage d'une auberge.

La suppression, par l'effet de la construction d'une digue d'une partie des voies de communication qui aboutissaient à une propriété, ne constitue pas un dommage direct et matériel donnant ouverture à indemnité. — 16 août 1862.

Des fouilles exécutées à quatre mètres de distance d'une propriété voisine ayant eu pour effet de troubler temporairement les eaux d'un puits situé sur cette propriété, il n'y a là qu'un dommage indirect ne donnant pas lieu à indemnité. — 14 décembre 1853.

Le préjudice que l'établissement d'un chemin de fer cause à une propriété en l'isolant du reste d'un village, en diminuant le nombre et la largeur des voies qui y accédaient et en la soumettant aux inconvénients résultant de la fumée des locomotives et du bruit des trains, constitue un dommage indirect. — 18 mars 1865.

Il y a dommage indirect lorsqu'un terrain à bâtir se trouve déprécié par l'établissement d'un remblai en avant de ce terrain, 12 décembre 1851; les dommages directs, tels que stagnation des eaux, privation d'accès antérieurs pourraient seuls donner lieu à indemnité.

L'humidité causée à une propriété, la privation de jour et de lumière peuvent constituer des dommages directs, mais la simple privation d'une vue est un dommage indirect. — 10 mars 1865.

Il n'est pas dû d'indemnité à raison de la diminution apportée dans le produit de pêcheries établies sur un étang, par suite de la construction d'un môle à la mer et de l'ouverture d'un canal de navigation. — 30 décembre 1842.

Ne constitue pas un dommage de nature à donner lieu à l'allocation d'une indemnité, le préjudice que l'abaissement du niveau d'un lac opéré pour cause d'utilité publique a causé aux propriétaires riverains en déterminant, soit l'affaissement de parcelles de terrain qui reposaient sur un banc de tourbe sans consistance, soit l'ébranlement, par la dépression du sol, de maisons voisines des terrains submergés. — 24 février 1865.

L'État n'est pas tenu de réparer les dommages indirectement causés aux riverains d'un fleuve par les travaux exécutés sur son cours dans un intérêt public, 17 février 1853, 19 janvier 1854, 7 janvier 1858. La responsabilité de l'État ne pourrait être invoquée que si le dommage était une conséquence immédiate et prévue de la mise à exécution des projets approuvés.

2. *Dommages éventuels.* — Un dommage éventuel ou futur ne saurait donner lieu à indemnité immédiate. En présence d'une demande d'indemnité pour un dommage éventuel, le conseil de préfecture doit attendre que les dommages se soient produits et qu'une expertise en ait évalué l'importance. — 16 février 1870, 15 juin 1864.

Lorsqu'un propriétaire reçoit une indemnité pour un dommage momentané, régulièrement évalué, il n'est pas recevable à demander en même temps une indemnité pour le dommage à venir; il n'est pas recevable non plus à demander acte de la réserve de tous ses droits à de nouvelles indemnités en cas de nouveaux dommages. — 28 juillet 1853, 26 février 1863.

Un propriétaire qui a commencé des constructions le long d'une rue de Paris, suivant le relief actuel de la voie publique n'est pas fondé à réclamer une indemnité à raison du préjudice éventuel que lui causera un nivellement projeté, mais non encore exécuté, dont un arrêté préfectoral lui fait connaître les dispositions pour prévenir, au moment où le sol de la rue sera abaissé, une demande d'indemnité exagérée. — 10 février 1865.

Lorsque le nivellement prévu n'a été effectué que sur une partie de la largeur de la voie, et que, provisoirement, une rue basse a été réservée au-devant des maisons pour en ménager l'accès, le dommage, qui pourra résulter pour les locataires du nivellement définitif, ne constitue qu'un dommage éventuel; dès lors, les locataires ne peuvent aujourd'hui réclamer d'indemnité. — 10 mars 1869.

L'avantage précaire qu'un particulier retire des eaux pluviales provenant d'une route pour l'irrigation de sa propriété, peut être supprimé ou restreint par l'administration sans indemnité. Les dommages futurs ne donnent pas lieu à la fixation d'une indemnité définitive quand il n'est pas possible d'apprécier la dépréciation qu'ils pourront causer à la propriété. — 12 janvier 1860.

3. *Cas de force majeure.* — Les dommages produits par des cas de force majeure ne peuvent être mis à la charge de personne, et n'ouvrent aucun droit à indemnité.

La chute d'un pont de chemin vicinal ayant été causée, non par les travaux exécutés dans le lit de la rivière en aval par une compagnie de chemins de fer, mais par une crue subite de la rivière, la compagnie ne pouvait être appelée à contribuer à la reconstruction. — 31 mars 1864.

Les dommages causés à une propriété par les inondations d'un fleuve, étant le résultat d'un évènement de force majeure, les conséquences ne sauraient en être mises à la charge de l'État. — 11 janvier 1855, 30 mars 1846, 29 mars 1853, 14 mai 1875, 9 février 1872.

La chute d'un poteau télégraphique causée par la violence du vent, sans qu'il soit justifié d'une faute ou négligence des agents de l'administration des lignes télégraphiques, n'engage pas la responsabilité de l'État. — 10 mars 1876.

4. *Gêne momentanée.* — La gêne momentanée que l'exécution de travaux sur la voie publique apporte aux communications d'une propriété ne constitue pas un dommage donnant lieu à indemnité. Spécialement, l'interruption, pendant l'exécution de travaux de voirie, de la circulation à l'extrémité d'une avenue ne peut motiver une demande d'indemnité de la part du propriétaire d'une maison riveraine dont l'accès est toujours resté libre du côté opposé. Dans cette situation, le conseil de préfecture peut rejeter la réclamation du propriétaire sans ordonner une expertise préalable. — 25 février 1864, 20 décembre 1860, 6 avril 1870.

La gêne momentanée que l'exécution de travaux sur la voie publique apporte à l'industrie des riverains ne constitue pas un dommage direct et matériel pouvant donner droit à indemnité, 30 août 1861; voici, dans cette espèce, le considérant du conseil d'Etat :

Considérant que si, par suite des travaux de construction de la route départementale n° 15, la circulation a été momentanément interrompue sur le chemin de la vallée de Baudiat, du côté de la route départementale n° 3, il résulte dès à présent de l'instruction que l'accès de l'usine du sieur Chabaneau est resté libre du côté opposé; qu'en supposant que la circulation fût moins facile de ce côté, la gêne momentanée qui en est résultée pour le sieur Chabaneau ne constituerait pas un dommage direct et matériel qui pût lui donner droit à une indemnité; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a prescrit une expertise sur sa demande, et qu'il ne l'a pas rejetée immédiatement,

Art. 1. — L'arrêté du conseil de préfecture de la Dordogne du 6 avril 1860 est annulé.

Art. 2. — La demande d'indemnité du sieur Chabaneau est rejetée.

Les travaux d'abaissement du sol d'une place, commencés en janvier et finis en juin, sans avoir intercepté les accès d'une maison, ne donnent pas lieu à indemnité; et, la maison n'ayant pas de porte cochère, le propriétaire ne saurait se faire un grief de ce que l'établissement de trottoirs et de bordures ferait obstacle à l'accès des voitures jusqu'à l'entrée des magasins. — 4 juillet 1872.

Par suite de travaux exécutés dans une rue (rue de Rocroi) par la ville de Paris, la circulation a été momentanément interrompue et l'accès d'un immeuble contenant des ateliers de serrurerie a été intercepté de ce côté pen-

dant environ deux mois : mais la circulation est toujours restée libre du côté opposé, par une autre rue sur laquelle la maison a une porte permettant d'accéder aux ateliers : la gêne momentanée qui est résultée de cet état de choses ne constitue pas un dommage pouvant donner droit à indemnité au profit de l'industriel occupant les lieux. — 7 juillet 1870.

L'interception momentanée du passage sur la plate-forme d'une digue par suite de la réparation et de l'amélioration de cet ouvrage, ne constitue pas un dommage de nature à donner lieu à l'allocation d'une indemnité. — 13 juin 1866.

Mais, si les travaux exécutés dépassaient la limite des charges ordinaires de voirie municipale que les riverains sont tenus de supporter sans indemnité, et s'ils avaient eu pour objet la transformation complète de la voie publique, la privation de jouissance d'un immeuble pourrait donner lieu à indemnité pour toute la durée des travaux. — 5 juillet 1871.

5° *Travaux exécutés après enquête régulière et approbation ministérielle.* — Une commune demandait à une compagnie de chemins de fer une indemnité pour prétendus dommages résultant de l'allongement de parcours causé par le déplacement de chemins ruraux, de la gêne apportée à la circulation par l'inclinaison des rampes et le faible rayon des courbes, ainsi que de la dépense de la mise en état de viabilité et d'entretien des parties neuves. Le 23 février 1870, le conseil d'Etat a rejeté la demande d'indemnité par les raisons suivantes :

Les travaux dont s'agit n'ont été exécutés qu'après avoir été l'objet d'une enquête, conformément au titre 2 de la loi du 3 mai 1841, et avoir été approuvés par la décision de notre ministre des travaux publics, en date du 27 juin 1865, rendue par application des art. 2, 15 et 17 du cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1857; il rentrait dans les pouvoirs d'appréciation de notre ministre des travaux publics, lorsqu'il autorisait lesdits travaux, de mettre à la charge de la commune les dommages causés par le déplacement de ses chemins; dans ces circonstances, ces dommages ne sauraient donner lieu à une action en indemnité par la voie contentieuse, et c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise pour en faire constater l'existence et la valeur.

Même solution du 20 mars 1874 entre la compagnie P. L. M. et la ville de Cannes : par suite de l'établissement d'un viaduc pour une route nationale, la rampe du chemin communal accédant à la route avait été augmentée, et la commune réclamait une indemnité. Le conseil a jugé que le dommage allégué par la ville ne pouvait lui ouvrir un droit à indemnité par la voie contentieuse; car les travaux avaient été exécutés après une enquête, conformément au titre II de la loi du 3 mai 1841, et après approbation du ministre des travaux publics, donnée en exécution du cahier des charges annexé au décret de concession; il rentrait dans les pouvoirs d'appréciation du ministre d'autoriser les modifications de l'emplacement ou du profil des voies publiques, nécessaires à l'établissement du chemin de fer, et de régler les conditions dans lesquelles ces modifications devaient être opérées.

Ces décisions concernent exclusivement des faits prévus au moment où les travaux étaient autorisés; elles ne s'appliquent pas à des dommages pouvant résulter d'ouvrages autres que ceux qui avaient pour objet le déplacement ou le changement de profil des chemins. Ainsi, un chemin communal modifié étant soumis à des submersions plus fréquentes, dues à l'existence d'un pont sur canal construit par la compagnie, celle-ci ne pourrait alléguer, pour refuser une indemnité, que la déviation du chemin a été opérée conformément aux prescriptions d'un arrêté du ministre des travaux publics. — 15 janvier 1875.

3° **De la compensation de plus-value.** — La compensation de l'indemnité avec la plus-value jusqu'à concurrence de celle-ci est, comme nous l'avons dit en commençant, un principe légal et justifié; mais il importe que la plus-value soit immédiate et spéciale, 26 janvier 1860, 10 mai 1860, 17 mars 1864. — 30 avril 1868, 23 juin 1864.

Lors de la fixation de l'indemnité due à un propriétaire à raison des dommages que lui avaient occasionnés des remblais établis au-devant de sa propriété, sur la voie publique, par suite de la construction d'un pont concédé, l'indemnité a été compensée en partie avec la plus-value apportée par les travaux. — 8 décembre 1853.

La plus-value générale donnée par des travaux à toutes les habitations d'un quartier, telle que la plus-value résultant de la création d'un établissement thermal et de la transformation d'une promenade, ne saurait entrer en compensation avec l'indemnité, 20 mars 1874; même solution pour la plus-value générale donnée à tous les immeubles d'un quartier par la création d'un grand boulevard. — 3 août 1866.

La démolition des maisons situées en face d'un immeuble et la création d'un square constituent une plus-value directe, susceptible d'être prise en considération. — 13 avril 1870; il en est de même de la plus-value résultant de l'élargissement et du nivellement d'une voie publique établie au-devant de la propriété. — 27 mai 1865.

Est également justifiée la prise en considération d'une plus-value résultant d'un état

de choses plus avantageux : maison accessible aux voitures, création de logements au rez-de-chaussée; et la plus-value doit venir en déduction de l'indemnité due pour déchaussement de la maison. — 31 mars 1874.

Il faut que la plus-value soit bien justifiée et constatée par expertise. — 8 mai 1861; c'est à tort que le conseil de préfecture refuserait de faire immédiatement la compensation et se bornerait à réserver les droits de l'administration. — 27 décembre 1844.

Des travaux de reconstruction d'un pont qui n'ont eu pour objet et pour résultat que de rétablir le passage sur une voie publique tel qu'il existait avant une inondation ne peuvent être considérés comme ayant apporté à une propriété une plus-value de nature à être compensée avec le dommage résultant des travaux. — 8 mars 1860.

Le 13 avril 1870, le conseil d'État a décidé que si les travaux de rectification ont amélioré la route dans la traverse de la ville aux abords de la propriété du réclamant, cette amélioration ne constitue pas, dans l'espèce, une plus-value qui puisse donner lieu à l'application de l'art. 54 de la loi du 16 septembre 1807 et à la compensation du dommage jusqu'à due concurrence.

La plus-value qu'une usine peut retirer de la création d'un canal achevé depuis de longues années (dans l'espèce depuis vingt-trois ans) ne saurait être opposée par l'État comme compensation à une demande d'indemnité formée par l'usinier à raison de chômages provenant de réparations récemment exécutées au canal. — 7 juin 1865.

4° A qui incombe le payement de l'indemnité? — L'indemnité incombe suivant les cas : 1° à l'Etat, aux départements ou aux communes, en un mot à l'administration; 2° aux compagnies ou concessionnaires représentant l'administration ; 3° aux entrepreneurs.

1° *Responsabilité de l'État.* — Lorsque l'entretien d'un pont est à la charge de l'administration, que le danger qu'y peut présenter la circulation est connu des agents préposés à sa surveillance, que néanmoins l'administration a laissé circuler sur ce pont et n'a prévenu le public par aucun avis, l'Etat est responsable de la perte d'un cheval, causée par le mauvais état du pont. — 30 mars 1867.

Un barrage sur rivière navigable s'étant rompu par insuffisance de force, l'Etat a été déclaré responsable du dommage causé au propriétaire d'une île. — 22 mai 1874.

Un propriétaire voisin d'un ouvrage public en construction, qui, sur la sommation à lui adressée par acte judiciaire au nom de l'administration, fait étayer sa maison en vue d'en prévenir la chute, est fondé à réclamer de l'État le remboursement de la dépense de ce travail. — 18 février 1854.

2° *Responsabilité du département.* — Le département est responsable des dommages causés par les travaux départementaux, même par ceux des chemins de grande communication et d'intérêt commun, et c'est contre le préfet que l'action doit être dirigée. — 26 février 1870.

3° *Responsabilité des communes.* — A été mise à la charge d'une ville l'indemnité due au propriétaire d'une maison où des détériorations se sont produites par suite de la démolition d'une maison contiguë, effectuée par la ville sans que des mesures de précaution suffisantes aient été prises. — 5 juin 1874. Mais la responsabilité d'une ville ne pourrait être étendue à un préjudice occasionné par des travaux auxquels elle est étrangère. — 28 avril 1871.

Lorsque des travaux sont exécutés en participation par l'Etat et une ville, l'Etat et la ville doivent être déclarés solidairement responsables des dommages, chacun pour une part proportionnelle à sa contribution dans les dépenses d'exécution. — 26 décembre 1873.

4° *Responsabilité des compagnies concessionnaires.* — Le concessionnaire d'un pont à péage, soit à raison de la nature de ce travail, soit en vertu d'une clause de son cahier des charges, commune aux concessionns de ce genre, est responsable de tous les dommages causés à des tiers par l'établissement du pont, et cette responsabilité n'est pas limitée aux dommages survenus pendant la période d'exécution des travaux. — 30 mars 1854.

Un concessionnaire de distribution d'eau, à la charge de qui est mis par son traité l'entretien des tuyaux pendant la durée de la concession, est responsable des accidents produits par la rupture d'une conduite d'eau, à moins qu'il ne soit hors d'état de remplir ses obligations; c'est à lui, et non à la ville, qu'il appartient de désigner l'expert. — 16 mai 1872.

Les ouvriers d'une compagnie de chemins de fer ayant, par un passage continuel, endommagé un jardin maraîcher voisin des travaux, la compagnie soutenait que sa responsabilité devait être limitée aux actes commis par ses ouvriers dans le cours de leur besogne et qu'elle ne pouvait être tenue à réparation d'un fait entièrement personnel à chacun d'eux; le commissaire du gouvernement concluait que la compagnie devait surveiller les ouvriers appelés et rassemblés par elle dans le pays, qu'elle devait faire la police des chantiers et prendre les mesures nécessaires pour empêcher les dommages aux propriétés voisines des travaux. Cette interprétation a été admise par

le conseil d'État et la responsabilité de la compagnie a été prononcée le 13 décembre 1855.

5° *Responsabilité des entrepreneurs.* — Un accident, survenu à un attelage sur une route en construction, provenant de la négligence de l'entrepreneur qui ne s'était pas conformé aux mesures prescrites par un ordre de service dans l'intérêt de la sûreté publique, l'indemnité due au propriétaire de la voiture a été mise à la charge de l'entrepreneur. — 30 mai 1861.

En l'absence de toute stipulation contraire, conformément aux clauses et conditions générales de 1866, sont à la charge de l'entrepreneur seul les dommages causés à une propriété par les travaux d'une route nationale exécutés à la mine. — 13 novembre 1874.

De même, conformément à l'art. 19 dudit cahier des clauses et conditions générales, est mise à la charge de l'entrepreneur l'indemnité réclamée par un propriétaire pour dommages résultant de la construction au-devant de sa maison d'une voie ferrée servant au transport des matériaux. — 10 juin 1870.

Lorsqu'un entrepreneur est rendu par son devis responsable des dommages que ses travaux pourront causer aux tiers, il ne peut échapper à cette responsabilité en alléguant que les ingénieurs ont autorisé, sur sa demande, l'emploi des mesures qui ont amené les dommages dont on se plaint. — 11 août 1869.

Lorsque les ingénieurs ont autorisé l'entrepreneur d'une route départementale à jeter dans une rivière les déblais provenant des travaux, le département doit être déclaré, solidairement avec l'entrepreneur, responsable des dommages que la surélévation du plan d'eau, amenée par ces déblais, peut causer à une usine située en amont, alors même que postérieurement les ingénieurs auraient donné l'ordre à l'entrepreneur de débarrasser le lit de la rivière de ces matériaux, mais sans prendre les mesures et les moyens nécessaires pour l'obliger à se conformer audit ordre. — 17 avril 1869.

5° Qui peut réclamer l'indemnité, propriétaire ou locataire? — Le propriétaire seul a qualité pour réclamer la réparation des dommages qui lui sont propres, mais il n'a pas qualité pour réclamer des indemnités au nom et du chef de ses locataires qui ne sont pas en cause, 24 janvier et 7 mars 1861, 10 mars 1864, 5 juin 1874.

C'est la jurisprudence nouvelle du conseil d'Etat; on la trouvera expliquée et justifiée dans les conclusions présentées le 1er avril 1869 par M. de Belbeuf, commissaire du gouvernement :

« Quelle est, en ce qui concerne les relations réciproques des propriétaires et des locataires, la jurisprudence actuelle du conseil? Les propriétaires peuvent-ils agir au nom de leurs locataires? Ceux-ci ont-ils l'exercice d'une action propre à raison du trouble apporté à leur jouissance?

« Si nous faisons appel à des souvenirs déjà anciens, nous voyons que, à une certaine époque, le droit des propriétaires de réclamer des indemnités à raison des dommages causés à leurs locataires et dont ils auraient été déclarés responsables, n'était l'objet d'aucune contestation (14 décembre 1850, Briquet; 20 juillet 1854, de Montessuy). Par contre, vos devanciers répugnaient à admettre, en matière de dommages, le recours direct des locataires: c'était une exagération de la doctrine du dommage direct et matériel.

« Mais, à partir de 1855, commence à poindre la jurisprudence qui refuse au propriétaire le droit de réclamer des indemnités au nom de ses locataires. Par une conséquence logique, on voit s'affirmer le droit des locataires d'exercer par eux-mêmes l'action en indemnité devant la juridiction administrative.

« Des décisions récentes prononcent le rejet de recours formés par des propriétaires à l'effet d'obtenir des indemnités pour les dommages causés à leurs locataires : vous vous êtes principalement fondés sur ce que les propriétaires ne justifiaient pas de dommages existant actuellement pour les locataires, dont le propriétaire pourrait être responsable à l'égard de ces derniers.

« Somme toute, votre jurisprudence nous paraît pouvoir se résumer en ces termes : Pas d'action directe, devant la juridiction administrative, du propriétaire au nom de ses locataires; mais double action ouverte à ces derniers : en premier lieu, recours direct à l'autorité administrative, en vertu de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, du locataire atteint dans sa jouissance ; en second lieu, recours du locataire contre le propriétaire devant les tribunaux civils, par application des art. 1720 et suivants du Code civil. Dans ce dernier cas, le propriétaire actionné en réparation d'un dommage qui n'est pas son fait, appellera l'administration en garantie. Celle-ci, si elle le juge à propos, présentera un déclinatoire et demandera le renvoi de la cause devant la juridiction administrative. L'autorité judiciaire devra se dessaisir de la connaissance de l'action en garantie, si elle veut éviter d'y être contrainte par la voie du conflit d'attributions.

« Ainsi chaque chose se trouve remise à sa place : la juridiction administrative conserve la plénitude de ses pouvoirs : l'autorité judiciaire se renferme dans le cercle de ses attributions : les locataires sont indemnisés, sans qu'il en résulte aucun préjudice pour les propriétaires.

Ainsi le locataire peut actionner directe-

ment l'administration devant le conseil de préfecture, 7 janvier 1858, 17 mars 1864, 4 juillet 1872, ou appeler le propriétaire en garantie de jouissance devant les tribunaux civils.

Le propriétaire n'est pas fondé à se pourvoir contre l'arrêté du conseil de préfecture qui n'aurait alloué à son locataire qu'une indemnité insuffisante, à moins qu'il ne soit tenu lui-même d'indemniser le locataire des dommages occasionnés par les travaux publics. — 24 décembre 1863.

L'administration ne peut prendre l'initiative du règlement d'une indemnité due à un locataire par suite des travaux qu'elle a exécutés au droit de la maison louée, 15 décembre 1865; il y a toujours entre l'administration et le locataire un intermédiaire responsable, c'est le propriétaire.

A été rejetée une demande d'indemnité ayant sa cause dans des travaux exécutés et terminés avant l'époque à laquelle un bail enregistré a fait remonter l'entrée en jouissance du locataire demandeur; celui-ci s'est volontairement soumis à la diminution des facilités d'accès déjà réalisée. — 19 décembre 1873.

6° **L'indemnité doit être évaluée en argent et non en travaux.** — Le conseil de préfecture, appelé à statuer sur une demande d'indemnité de dommages formée par un propriétaire contre l'administration ou contre une compagnie concessionnaire, ne peut, sans excéder ses pouvoirs, ordonner l'exécution de travaux destinés à faire disparaître le dommage; mais, il doit fixer une indemnité pécuniaire et condamner l'administration à en payer le montant, si mieux elle n'aime exécuter les travaux dans un certain délai. — 8 décembre 1853, 16 février 1860. Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, 30 juin 1859, 18 mars 1869, 24 janvier 1873, 13 juin 1873.

Même sur la demande du propriétaire, on ne peut fixer l'indemnité en travaux à exécuter, 26 juin 1869; en ordonnant des travaux, le conseil de préfecture empiéterait sur le domaine de l'administration active et se constituerait juge des questions d'art qu'il n'a pas qualité pour résoudre.

Mais, la situation n'est pas la même lorsque l'administration offre d'exécuter un travail pour réparer le dommage causé à une propriété; le conseil de préfecture peut alors, sans excès de pouvoir, décider que par cette exécution l'administration accorde au propriétaire une réparation suffisante. — 5 février 1857.

7° **Des intérêts de l'indemnité.** — La question des intérêts est règlée par les articles 1153, 1154 et 1155 du Code civil. D'après l'art. 1153, les intérêts ne sont dus que du jour de la demande, excepté dans le cas où la loi les fait courir de plein droit.

D'après l'art. 1154, les intérêts eux-mêmes peuvent produire des intérêts, ou par une demande judiciaire, ou par une convention spéciale, pourvu que, soit dans la demande, soit dans la convention, il s'agisse d'intérêts dus au moins pour une année entière; néanmoins, d'après l'art. 1155, les revenus échus, tels que loyers, arrérages de rentes perpétuelles ou viagères, produisent intérêt du jour de la demande ou de la convention.

La cour de cassation admet que les intérêts peuvent être alloués du jour du dommage, encore bien qu'ils n'aient été qu'ultérieurement demandés en justice à titre de dommages-intérêts, 8 février 1864, 13 janvier 1873. Cette jurisprudence s'appuie sur ce que l'article 1153 prévoit seulement le cas où la dette résulte d'une convention et non celui où elle dérive d'un quasi-délit. — Le conseil d'Etat ne paraît pas accepter d'une manière absolue cette jurisprudence; il semble en limiter l'application au cas où le dommage cause une perte de revenu.

Presque toujours donc, le conseil d'Etat n'alloue les intérêts que du jour de la demande, 12 juillet 1864, 30 avril 1875.

Le conseil de préfecture ne peut prendre l'initiative d'allouer des intérêts, lorsqu'ils n'ont pas été demandés devant lui.

8° **Des questions de compétence.** — Lorsqu'il y a expropriation ou dommage connexe à l'expropriation, l'autorité judiciaire est compétente; en cas de dommages, n'entraînant pas dépossession, produits par l'exécution de travaux publics régulièrement autorisés, la justice administrative est compétente; si les travaux ne sont pas régulièrement autorisés, la compétence judiciaire reparaît. Il importe d'éclaircir par des exemples ces questions de compétence.

1. *Incompétence des préfets.* — Il n'appartient pas aux préfets de statuer sur les indemnités dues pour dommages résultant des travaux publics, ni de prescrire des expertises à ce sujet, ni d'autoriser des entrepreneurs à pénétrer dans les propriétés pour réparer les dommages. — 7 avril 1859.

2. *Compétence du ministre.* — Il appartient au ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat, de statuer sur une demande ayant pour objet de faire condamner l'Etat, comme civilement responsable de la faute ou de la négligence des agents préposés au service de la navigation, à indemniser un particulier du préjudice que lui aurait causé la perte d'un bateau survenue dans un canal par suite de fausses manœuvres d'un éclusier. Le conseil de préfecture est incompétent pour sta-

tuer sur cette demande qui n'a pas pour but la réparation d'un dommage résultant de l'exécution de travaux publics. — 19 juillet 1860.

En déclarant que c'est aux autorités instituées par la loi du 3 mai 1841 qu'il appartient de régler les indemnités dues par une compagnie de chemin de fer à des propriétaires, à raison de l'établissement dans leur fonds d'un aqueduc souterrain destiné à l'alimentation du réservoir d'une station, et en annulant les dispositions contraires d'un arrêté préfectoral, le ministre fait, dans la limite de ses pouvoirs, un acte d'administration conforme aux règles de compétence établies par les lois de la matière. Cet acte ne peut dès lors être attaqué par la voie contentieuse, mais ne fait pas obstacle à ce que la compagnie porte le litige devant l'autorité compétente. — 3 février 1859.

3. *Compétence de l'autorité judiciaire.* — Une compagnie ayant occupé définitivement, pour la rectification d'une route coupée par le chemin de fer, la cour d'une maison, le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur la demande d'indemnité formée tant à raison de cette dépossession que des dommages de toute nature qui en seraient la conséquence, tels que la suppression des accès à la route, et le conseil d'État a renvoyé les parties devant les autorités instituées par la loi du 3 mai 1841, 7 janvier 1864.

Lorsque l'indemnité due à un propriétaire a été fixée par le jury d'expropriation, en tenant compte de l'engagement pris par une compagnie de chemin de fer, de donner une certaine hauteur à un pont sous lequel passe un chemin d'exploitation, c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de prononcer sur les contestations élevées relativement à l'inexécution de cet engagement, et le conseil de préfecture ne peut, sans excéder ses pouvoirs, statuer sur la réclamation et allouer de ce chef une indemnité. — 30 mars 1870.

Lorsque des terrains ont été cédés à l'amiable à l'administration, en exécution de la loi du 3 mai 1841, le conseil de préfecture ne peut, sans excéder ses pouvoirs, déterminer le sens et la portée des actes de vente ; il doit renvoyer préalablement les parties devant les tribunaux civils. — 26 novembre 1869.

Le jugement d'expropriation ayant pour effet de transmettre la propriété des terrains expropriés affranchie de tous privilèges, hypothèques, droits d'usage et servitudes, la suppression d'une conduite d'eau qui amenait, à travers des terrains dont l'expropriation a été prononcée, une source dans la propriété d'un particulier, a dû être prévue et constituer un des éléments de l'indemnité fixée par le jury ; le conseil de préfecture prescrit donc à tort une expertise pour évaluer le dommage. — 20 mars 1874.

Le concessionnaire d'un canal qui occasionne l'inondation des propriétés riveraines par l'inobservation des mesures réglementaires prescrites pour la manœuvre des barrages, commet une faute personnelle dont il appartient à l'autorité judiciaire d'apprécier les conséquences à l'égard des tiers.— 30 mai 1861.

Une prise d'eau pratiquée dans un ruisseau pour les besoins d'un chemin de fer, sans que l'administration ait accordé l'autorisation qui lui avait été demandée à cet effet, ne peut être rangée dans la classe des travaux publics. Dès lors, il appartient à l'autorité judiciaire de statuer sur l'action possessoire des riverains, tendante à leur maintenue dans l'usage des eaux du ruisseau pour l'irrigation de leurs propriétés et à la condamnation de la compagnie en dommages-intérêts. — 22 août 1860.

Les contestations relatives à l'exécution et à la résiliation des baux de terrains dépendant du domaine de l'Etat, sont de la compétence de l'autorité judiciaire. Elles ne peuvent être portées devant l'autorité administrative, alors même qu'en prononçant la résiliation, l'administration aurait eu en vue de faciliter l'exécution de travaux d'utilité publique projetés par une ville. Dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture se déclare incompétent pour connaître de la demande d'indemnité formée contre la ville par le locataire évincé. — 10 décembre 1857.

Un particulier autorisé dans son seul intérêt à établir un trottoir, sur le sol d'une route impériale, au-devant de sa maison, peut être actionné en dommages-intérêts devant l'autorité judiciaire par le propriétaire d'une maison voisine qui soutient que le trottoir met obstacle au droit revendiqué par le réclamant de faire écouler ses eaux pluviales et ménagères sur la route. Mais l'autorité judiciaire ne peut ordonner la démolition du trottoir, et le rétablissement des lieux dans leur ancien état qu'à la charge par le constructeur du trottoir, et à son défaut par l'autre propriétaire, d'obtenir préalablement l'autorisation de l'administration. — Février 1861.

C'est à tort qu'un tribunal civil se déclare incompétent pour statuer sur une demande d'indemnité formée par un particulier pour la réparation du préjudice qu'il prétend lui être causé par la fumée de fours à briques établis, avec l'autorisation du préfet, par une compagnie de chemin de fer. — 11 juin 1868.

Dans cette espèce, le conseil a pensé que la circonstance que les fours à briques établis par la compagnie, en vertu de l'autorisation du préfet, pour confectionner des matériaux destinés à l'exécution des ouvrages concédés par l'Etat, ne suffisait pas à faire considérer les dommages qui pourraient en résulter comme provenant de l'exécution d'une entreprise de travaux publics ; dès lors, les dommages ne

rentraient pas dans ceux dont l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII a réservé la connaissance aux conseils de préfecture.

4. *Exemples d'incompétence des conseils de préfecture.*— Une demande en indemnité, formée par un propriétaire riverain d'une rue contre un concessionnaire de travaux publics, qui, agissant en dehors du périmètre de sa concession sans ordre ni autorisation de l'administration, et dans son intérêt particulier, a emprunté, pendant un certain temps, une partie du sol de la voie publique, ne rentre pas dans la compétence attribuée aux conseils de préfecture par l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. — 28 mai 1868.

La compétence des tribunaux administratifs pour statuer sur les torts et dommages procédant du fait des entrepreneurs de travaux publics n'existe qu'autant qu'il s'agit de torts et dommages purement civils, et non pas de ceux qui seraient la conséquence d'un délit dont les entrepreneurs ou leurs préposés se seraient rendus coupables dans le cours des travaux qui leur sont confiés. — 23 juin 1859, 29 décembre 1858.

Les ventes de terrain faites par une ville à des particuliers, à la charge d'y établir des constructions et de concourir à l'exécution de la voie publique d'après un plan approuvé par l'autorité supérieure, sont des contrats de droit commun dont il n'appartient pas à l'autorité administrative de déterminer le sens et d'apprécier les effets. — 9 juin 1859.

Les travaux faits par une commune pour niveler le sol d'un terrain non compris dans les limites d'un chemin vicinal n'ont pas le caractère de travaux publics. Le conseil de préfecture est dès lors incompétent pour connaître des demandes d'indemnité fondées sur le dommage que ces travaux auraient occasionné aux propriétés riveraines.— 28 novembre 186.

Il n'appartient pas à l'autorité administrative de connaître des actions en garantie exercées par les compagnies concessionnaires de travaux publics contre leurs sous-traitants, dans le but de se faire indemniser des condamnations prononcées contre elles à raison de dommages causés à des tiers. — 26 février 1863.

5. *Exemples de compétence des conseils de préfecture.* — Pour qu'il y ait expropriation dans le sens de la loi du 3 mai 1841, il faut qu'il y ait prise de possession au nom de l'Etat, à titre de propriétaire. Dès lors, la détérioration et même l'envahissement d'une propriété par les eaux d'une rivière navigable dont le régime a été modifié par l'effet de travaux publics, constituent, non une expropriation, mais un fait de dommage dont l'appréciation appartient exclusivement à l'autorité administrative. — 2 juillet 1851, 14 septembre 1852.

Même solution pour des travaux d'exhaussement d'une levée ayant causé à une propriété une dépréciation permanente, sans entraîner de dépossession. — 13 décembre 1872.

Le dommage causé à un propriétaire par la perte des eaux de son domaine, interceptées par un chemin, relève du conseil de préfecture et non du jury, parce que la perte des eaux n'était pas une suite certaine et nécessaire de l'expropriation; le dommage n'était ni certain, ni connu, lors de l'expropriation et ne constituait qu'une conséquence éventuelle des travaux à exécuter. — 24 février 1865.

Les dommages que la suppression d'une rue communale peuvent occasionner aux riverains ne peuvent être appréciés que par l'autorité administrative. C'est à tort que l'autorité judiciaire retient la connaissance d'une demande en indemnité formée contre la commune pour un dommage de cette nature, alors que les demandeurs n'excipent d'aucuns titres particuliers dont l'interprétation appartiendrait aux tribunaux. — 8 décembre 1859.

Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur la demande formée par une commune contre l'Etat, en réparation du préjudice qu'elle éprouve par suite de l'exhaussement d'un pont sur un canal, travail qui aurait rendu dangereuses les rampes d'accès dudit pont. — 24 avril 1865.

Le dommage causé à un particulier par l'établissement d'un chemin de fer provisoire à locomotives, destiné au transport des matériaux d'une entreprise de travaux publics doit être apprécié par le conseil de préfecture. C'est à tort que le conseil se déclare incompétent en se fondant sur ce que le chemin de fer n'est pas une conséquence forcée de l'entreprise, mais un moyen accessoire et arbitraire que la tolérance de l'administration a autorisé dans l'intérêt particulier de l'entrepreneur et réserve faite du droit des tiers. — 23 juin 1864.

L'autorité judiciaire est incompétente pour connaître des dommages occasionnés à une propriété sur laquelle des arbres ont été coupés pour les études du tracé d'un chemin vicinal ordonnées par l'administration. — 22 avril 1858.

Lorsqu'un bateau s'est perdu contre des pieux battus pour la construction d'un pont, sur les points de la rivière déterminés à cet effet, et sans qu'il soit relevé contre l'entrepreneur aucune contravention aux règlements de police, c'est au conseil de préfecture, compétent aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII pour connaître des torts et dommages résultant de l'exécution des travaux publics, qu'il appartient de prononcer sur la demande

d'indemnité formée par le propriétaire du bateau. — 12 mai 1869.

Les travaux exécutés par une ville, avec l'autorisation du préfet, sur un chemin privé, pour établir des conduites d'eau, ont le caractère de travaux publics. En conséquence, l'autorité judiciaire est incompétente pour statuer sur les simples dommages réclamés par celui qui a une servitude de passage sur ce chemin, alors que l'exécution des travaux, n'a entraîné aucune dépossession de ses droits réels. — 27 février 1872.

Les travaux accessoires d'un chemin de fer peuvent être considérés comme travaux publics pourvu qu'ils remplissent les trois conditions suivantes :

1° Que les travaux aient été autorisés par l'administration supérieure ;

2° Qu'ils aient été exécutés sur des terrains expropriés et qui font dès lors partie du domaine public ;

3° Que les installations résultant de ces travaux soient destinées à faire retour à l'Etat, à l'expiration de la concession. Application de ce principe a été faite dans l'arrêt du 16 janvier 1875 ;

Lorsqu'un dépôt de charbons pour l'alimentation des locomotives a été établi par une compagnie de chemins de fer à la suite d'un décret autorisant à cet effet l'expropriation pour cause d'utilité publique et sur un terrain indiqué au plan annexé à ce décret, la demande en dommages-intérêts formée contre la compagnie par un propriétaire voisin à raison des inconvénients résultant de la manipulation des charbons appartient à la compétence du conseil de préfecture. Les ouvrages exécutés étant la conséquence directe du décret qui a autorisé l'expropriation, ne peuvent être réputés simples travaux d'exploitation industrielle et commerciale.

Le conseil de préfecture, en reconnaissant sa compétence pour connaître d'une demande d'indemnité dirigée contre l'entrepreneur de travaux qui ont occasionné des dommages, doit se déclarer également compétent pour statuer sur une semblable demande formée contre les agents de l'entrepreneur, tels que des cessionnaires non agréés par l'administration. — 7 mai 1863.

6. *Exemples de questions préjudicielles à résoudre.* — Lorsqu'on soulève devant le conseil de préfecture des questions de propriété, de servitudes, d'interprétation d'actes civils, le conseil, tout en se déclarant compétent, doit surseoir à statuer jusqu'à ce que ces questions préjudicielles aient été tranchées par les tribunaux civils. — 18 avril 1861, 12 juin 1850, 5 juillet 1871.

Même solution lorsqu'il y a lieu d'interpréter le sens et la portée d'une décision du jury d'expropriation. — 17 février 1865, 25 juillet 1868.

Lorsqu'un particulier poursuit correctionnellement un agent de l'administration préposé aux travaux d'un chemin vicinal, pour avoir dégradé sa propriété sans l'accomplissement des formalités exigées par la loi, il y a lieu, préalablement au jugement, de reconnaître l'existence et la portée des ordres administratifs d'après lesquels l'inculpé prétend avoir agi, et cet examen préjudiciel n'appartient qu'à l'administration. — 31 mars 1847 et 1848.

C'est avec raison que le conseil de préfecture se déclare incompétent pour statuer sur une demande en dommages-intérêts formée contre un fonctionnaire public sous prétexte d'incurie dans l'exercice de ses fonctions. Il n'y a lieu à statuer sur les conclusions subsidiaires tendant à ce que cette demande soit renvoyée devant les tribunaux. — 6 juillet 1843.

9° **Des experts.** — 1. *Cas où l'expertise est nécessaire.* — Un conseil de préfecture ne peut rejeter une demande en indemnité de dommages sans avoir fait préalablement procéder à une expertise contradictoire sur la cause, la nature et l'étendue de ces dommages, 19 mai 1858, 24 janvier 1867 ; le conseil ne peut statuer au fond sur une demande de ce genre sans expertise préalable. — 10 mars 1864, 5 mars 1860, 1er avril 1869, 26 novembre 1869. Il ne peut se dispenser de l'expertise en déclarant, après avoir visité les lieux, que l'expertise est inutile et que le dommage est compensé par la plus-value, — 30 juin 1870, ni en se fondant sur ce qu'il n'aurait pas été touché aux bâtiments du propriétaire et sur ce que l'administration aurait exécuté des travaux suffisants pour réparer le dommage, — 6 janvier 1865 ; tous ces points sont réservés à l'examen des experts.

C'est à tort qu'avant l'expertise le conseil décide en principe qu'une indemnité est due et n'ordonne ensuite l'expertise qu'à l'effet d'évaluer le montant de l'indemnité. — 17 décembre 1857.

Le conseil de préfecture en se fondant sur ce que le dommage, même établi, ne serait pas de nature à donner droit à indemnité, ne peut pas rejeter la demande en indemnité sans avoir ordonné l'expertise prescrite par la loi des 16 septembre 1807 ; 17 janvier 1867, 27 janvier 1865.

L'expertise préalable est nécessaire alors même que l'administration opposerait au demandeur l'engagement qu'il aurait pris de tolérer sans indemnité les travaux à faire sur sa propriété, si le réclamant allègue que les limites de l'autorisation par lui donnée ont été dépassées. — 19 avril 1859.

C'est à tort que le conseil de préfecture, se

fondant sur ce que le dommage occasionné serait le résultat d'un fait de force majeure, a rejeté la réclamation qui lui était présentée, sans qu'il ait été procédé à l'expertise préalable prescrite par l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807. — 10 février 1869.

Le conseil de préfecture appelé à faire le règlement d'une indemnité de dommage ne peut prendre pour base de son appréciation une expertise faite en vertu d'une décision de l'autorité judiciaire. Il doit ordonner préalablement une nouvelle expertise contradictoire dans les formes prescrites par l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807. — 21 juillet 1858.

Le tribunal civil, statuant en état de référé, n'est pas compétent pour ordonner une expertise à l'effet de faire constater des dommages causés aux propriétés par l'exécution des travaux publics. Aux termes de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse au VIII, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître de ces dommages; si, avant que le conseil de préfecture soit saisi, le propriétaire qui se croit lésé entend faire vérifier l'état des lieux, c'est devant le préfet qu'il doit se pourvoir soit pour faire nommer des experts, conformément aux art. 56, 57 de la loi du 16 septembre 1807, soit pour faire procéder aux constatations urgentes. — 18 novembre 1869.

En rendant obligatoire l'instruction par la voie des experts, la loi du 16 septembre 1807 n'impose pas aux conseils de préfecture la nécessité d'en homologuer les conclusions, et n'exclut pas les autres éléments de preuve. — 7 septembre 1869.

2. *Cas où l'expertise n'est pas nécessaire.* — Le conseil de préfecture peut, sans ordonner l'expertise prescrite par l'art. 57 de la loi du 16 septembre 1807, statuer sur la question de responsabilité d'un dommage, dont les causes, les circonstances et l'importance ne sont pas contestées entre les parties. — 16 janvier 1862.

Le conseil de préfecture, saisi d'une demande en indemnité pour dommages causés par des travaux publics, a refusé avec raison d'ordonner une expertise qui était inutile pour la solution de la question du droit à l'indemnité. — 4 février 1869.

Le conseil de préfecture, saisi d'une demande en indemnité contre une ville, à raison de la perte d'un cheval tombé de la partie haute d'une voie publique sur la partie basse, n'est pas tenu, avant de statuer au fond, d'ordonner l'expertise préalable prescrite par l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807, alors que les travaux de voirie ont depuis plusieurs années assuré la circulation sur la voie haute et que par suite l'accident n'était pas de nature à donner, en vertu de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, action contre la ville. — 5 août 1869.

3. *Expertise recommencée.* — Quand une expertise de dommage a été faite contrairement aux prescriptions de la loi par des experts nommés d'office, sans que les parties aient été préalablement mises en demeure de les désigner, c'est avec raison que le conseil de préfecture ordonne une nouvelle expertise, avant de statuer. — 23 février 1861.

Si, après une expertise de dommage faite dans les formes prescrites par l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807, le conseil de préfecture juge nécessaire d'ordonner une expertise supplémentaire, il doit se conformer, pour la nomination des experts, aux prescriptions dudit article; il excède ses pouvoirs en désignant lui-même les nouveaux experts.

Quand une expertise a été annulée par le motif que le dommage en vue duquel elle a été faite ne pourra être apprécié qu'après l'exécution des travaux, les experts qui ont concouru à cette opération peuvent être choisis pour procéder de nouveau à l'évaluation du dommage. — 15 mai 1862. Les mêmes experts peuvent encore être désignés lorsqu'une expertise a été annulée pour vice de forme. — 7 avril 1859; mais si l'annulation avait lieu après examen du fond, d'autres experts devraient être nommés.

4. *L'arrêté ordonnant l'expertise n'est pas susceptible de pourvoi.* — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture prescrit une expertise à l'effet de constater l'existence d'un dommage allégué, sans rien préjuger sur la question de savoir si une indemnité est due, est une décision préparatoire contre laquelle le recours au conseil d'État n'est pas recevable. — 7 avril 1864, 7 juillet 1863, 17 décembre 1857, 7 mai 1875, 7 mars 1873.

5. *De la nomination des experts.* — Pour les travaux des villes, un expert est nommé par le propriétaire, un par le maire de la ville et le tiers expert par le préfet. — 15 mai 1856.

Des travaux d'assainissement exécutés pour le compte d'une commune sur une route départementale ont le caractère de travaux communaux, alors même que le département aurait concouru à la dépense par une subvention. Il appartient dès lors au maire et non au préfet de désigner l'expert chargé d'estimer, contradictoirement avec l'expert des parties intéressées, le dommage causé par ces travaux aux propriétés riveraines. — 26 mai 1864.

Les conseils de préfecture ont la faculté de désigner comme experts des agents de l'administration, tels que conducteurs des ponts et chaussées et agents voyers. — 11 août 1859.

Il doit être nommé autant d'experts qu'il y a d'intérêts distincts; lorsqu'un locataire a un intérêt distinct de celui du propriétaire, il est fondé à demander que chacune des parties en cause ait un expert différent. — 2 mai 1866;

de même dans une affaire de dommages intentée contre une ville et l'Etat simultanément, la ville, ayant des intérêts opposés à ceux de l'Etat, a le droit de demander qu'un expert autre que celui nommé par le préfet au nom de l'Etat soit désigné par le maire. — 20 décembre 1872. De même pour un entrepreneur et l'Etat. — 29 juillet 1858.

6. *Experts d'office.* — N'a pas procédé comme expert d'office un expert qui a été désigné par l'avoué de la commune. — 4 décembre 1874.

Quand un demandeur en indemnité refuse comme insuffisantes les offres de l'administration, le préfet est fondé à saisir le conseil de préfecture de la réclamation. Le refus d'un demandeur en indemnité de choisir son expert, malgré une mise en demeure notifiée par le sous-préfet, autorise le conseil de préfecture, saisi ultérieurement du débat, à nommer d'office un expert pour le réclamant. — 29 juillet 1858.

7. *Partie admise à être son propre expert.* — Lorsque, contrairement aux dispositions de l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807, une partie a été admise sur sa demande à agir comme son propre expert, cette partie ne peut pas se prévaloir de l'irrégularité pour obtenir l'annulation de l'arrêté rendu à la suite de cette expertise. — 27 juin 1867.

8. *Rapport des experts.* — Les experts doivent procéder simultanément à la visite des lieux, en présence des parties dûment convoquées; mais ils peuvent dresser séparément un rapport spécial sur l'affaire, sans que cela soit une cause de nullité. — 4 juillet 1872. Il est toujours préférable évidemment que le rapport soit unique.

9. *Serment des experts.* — Les experts chargés d'apprécier les dommages occasionnés à un particulier par des travaux publics, doivent prêter serment préalablement à leurs opérations, à peine de nullité de l'expertise et de l'arrêté auquel elle a servi de base. — 12 avril 1855, 17 février 1859.

Une expertise ayant été annulée pour défaut de serment, le conseil d'Etat ne pourrait statuer au fond sans ordonner une nouvelle expertise. — 12 avril 1855.

Le serment est reçu par le conseil de préfecture ou par le sous-préfet de l'arrondissement qu'il délègue à cet effet.

Le demandeur en indemnité n'est pas recevable à critiquer devant le conseil d'Etat la délégation donnée par le préfet, président du conseil de préfecture, au sous-préfet, à l'effet de recevoir le serment des experts, et soutenir que cette délégation n'aurait pu émaner que du conseil de préfecture lui-même, alors que le réclamant n'a élevé à ce sujet aucune contestation en première instance. — 7 avril 1859.

10. *Des tiers experts.* — En matière de dommages causés par des travaux de grande voirie qui ne sont pas exécutés par des concessionnaires, le tiers expert est de droit l'ingénieur en chef du département : il n'appartient pas au conseil de préfecture d'en désigner un autre. — 29 mai 1874, 17 janvier 1873, 5 décembre 1866.

C'est l'ingénieur en chef chargé, au nom de l'Etat, de l'exécution des travaux, qui est tiers expert de droit, 21 novembre 1873; dans un même département, il y a souvent plusieurs ingénieurs en chef, c'est celui dans le service duquel rentre l'affaire en litige qui doit être désigné comme tiers expert, 4 février 1869. L'ingénieur en chef d'un canal est, de droit, tiers expert des dommages occasionnés par ce canal. — 21 juin 1854.

Ni le préfet, ni le conseil de préfecture ne peuvent, à peine de nullité, désigner comme tiers expert une autre personne que l'ingénieur en chef du service considéré, du moment qu'il s'agit de travaux de grande voirie exécutés en régie ou par entreprise, et non par un concessionnaire. — 8 décembre 1853.

Les travaux des rues de Paris sont dans la grande voirie et l'ingénieur en chef est, de droit, tiers expert. — 10 septembre 1864.

Quand il s'agit de chemins de fer concédés, l'ingénieur en chef du contrôle n'est pas tiers expert de droit ; c'est au préfet qu'il appartient de désigner le tiers expert, comme dans tous les cas où la demande d'indemnité est dirigée contre un concessionnaire, 22 avril 1865 ; si le chemin de fer était exécuté par l'Etat, l'ingénieur en chef serait de droit tiers expert, 19 janvier 1850. L'ingénieur en chef, tiers expert de droit, doit procéder à la tierce expertise, alors même qu'il aurait émis auparavant un avis sur l'affaire. — 11 août 1859.

Dans le cas où l'ingénieur en chef est tiers expert de droit pour l'évaluation d'une indemnité de dommage, il accomplit un acte de ses fonctions pour lequel il n'est pas tenu de prêter serment. Ledit ingénieur doit, au contraire, accomplir cette formalité lorsque la demande en indemnité étant formée contre un concessionnaire, il ne remplit la mission de tiers expert qu'en vertu d'une désignation faite par le préfet. — 29 mai 1856, 21 juin 1854, 19 janvier 1850.

Le conseil de préfecture, en annulant la tierce expertise confiée de droit à un ingénieur en chef, ne peut confier à un autre le soin de la recommencer. — 21 juin 1854.

Les travaux d'une écluse de fortification exécutés par les officiers du génie, ne rentrent pas dans la grande voirie, et ce n'est pas l'ingénieur en chef du département qui est

de droit tiers expert, 13 février 1862; même solution pour travaux de construction d'une caserne et d'un boulevard entrepris par l'Etat. — 23 novembre 1865.

Lorsqu'il y a désaccord entre les deux experts nommés pour évaluer un dommage, le conseil de préfecture ne peut statuer avant d'avoir fait procéder à une tierce expertise. — 15 décembre 1859.

Lorsque les experts sont d'accord sur le chiffre des dommages, mais en désaccord sur la question de savoir dans quelle mesure ils doivent être supportés par les parties, le conseil de préfecture ne peut pas statuer sans recourir à la tierce expertise prescrite par l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807. — 3 décembre 1875.

Le tiers expert chargé d'évaluer les indemnités pour dommage résultant des travaux des villes doit être désigné par le préfet, et il y aurait nullité si l'ingénieur en chef du département assistait comme tiers expert de droit, sans désignation spéciale du préfet et sans prêter serment, 30 janvier 1862, 8 janvier 1859 ; mais, si la désignation du tiers expert a été faite par le conseil de préfecture, et si ville a acquiescé à cette désignation, la régularité de la tierce expertise ne peut plus être contestée.

L'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807, qui réserve au préfet la nomination du tiers expert pour l'appréciation d'un dommage causé à une propriété par un concessionnaire de travaux publics, statue pour le cas où le préfet a été saisi de la demande d'indemnité. Si cette demande a été portée directement devant le conseil de préfecture par les parties, le conseil ne viole aucune loi en nommant lui-même le tiers expert. Aucune disposition de la loi n'exige que le tiers expert se mette en relation avec les premiers experts et que son rapport soit communiqué aux parties. — 15 juin 1864.

Même solution pour des travaux exécutés par la ville; si le conseil de préfecture est saisi directement par les parties il peut, sans violer aucune disposition de la la loi, nommer lui-même le tiers expert en cours d'instance. — 1er avril 1868.

11. *Expertises irrégulières.* — On ne saurait considérer comme régulière une tierce expertise de dommages dans laquelle l'ingénieur en chef tiers expert, sans avoir visité les lieux et sans discuter les rapports des deux premiers experts, s'est borné à résumer un rapport dressé par l'ingénieur ordinaire sur la réclamation, et à émettre un avis motivé sur les constatations renfermées dans ce rapport. — 13 janvier 1865.

En chargeant d'une expertise un seul expert nommé par lui, le conseil de préfecture contrevient à la loi de 1807, et les arrêtés basés sur les résultats de cette expertise doivent être annulés. — 15 avril 1869.

Quand deux experts chargés d'évaluer le préjudice causé à une commune par une distribution d'eau publique sont d'accord sur le principe du dommage, et sa durée, mais qu'ils diffèrent seulement sur la fixation du chiffre de l'indemnité, il y a lieu par le conseil de préfecture d'ordonner une tierce expertise. Ce conseil excède ses pouvoirs en prescrivant une nouvelle expertise confiée à d'autres experts. — 12 juillet 1864.

12. *Avis du contrôleur et du directeur.* — Le directeur et le contrôleur des contributions directes sont appelés par la loi à donner leur avis sur les expertises de dommages; toutefois, l'omission de cette formalité n'entraîne pas l'annulation de l'arrêté qui a réglé l'indemnité. — 15 mai 1862, 10 février 1865, 4 février 1869.

13. *A qui incombe le payement des frais.* — Les frais doivent être supportés proportionnellement à l'écart entre la somme allouée et l'offre d'une part, et entre la somme allouée et la demande d'autre part, comme en matière d'expropriation.

L'administration, condamnée à payer une indemnité de dommages, doit supporter les frais de l'expertise et de la tierce expertise si elle n'avait fait aucune offre d'indemnité au propriétaire. — 10 septembre 1864, 12 juillet 1864, 16 décembre 1864.

C'est en ne faisant aucune offre que l'administration a rendu l'expertise nécessaire.

Aux frais d'expertise s'ajoutent, s'il y a lieu, les frais de l'assignation et du timbre d'un mémoire adressé par le demandeur au conseil de préfecture. — 20 juin 1865.

En prononçant sur un litige qui a donné lieu, sur certains chefs, à des décisions judiciaires, le conseil ne peut statuer sur les dépens faits devant la juridiction civile. — 22 mai 1874, 30 avril 1875.

10° **Remarques sur la procédure.** — Nous terminerons ce qui est relatif aux dommages en citant quelques arrêts relatifs à la procédure à suivre en cette matière.

La lettre par laquelle le ministre des travaux publics refuse d'allouer à un particulier les intérêts d'une indemnité de dommage accordée à titre de transaction, ne constitue pas une décision attaquable par la voie contentieuse, et ne fait pas d'ailleurs obstacle à ce que ce particulier porte sa réclamation devant le conseil de préfecture. — 9 août 1851.

Il appartient au ministre compétent, à l'exclusion du conseil de préfecture, d'appliquer les dispositions qui prononcent des déchéances contre les créanciers de l'Etat.

Dès lors, le conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité de dommages remontant à plus de cinq ans, à laquelle l'administration oppose la prescription résultant de l'art. 9 de la loi du 29 janvier 1831, doit statuer au fond et se déclarer incompétent sur l'exception. — 8 mars 1851, 12 août 1854.

C'est contre le préfet représentant les communes intéressées, qu'un propriétaire, qui réclame une indemnité à raison des travaux d'exhaussement exécutés sur un chemin vicinal de grande communication dans la traverse d'une commune, doit diriger son action. Et ladite demande doit être rejetée, si elle est dirigée contre le maire de la ville sur le territoire de laquelle les travaux ont été exécutés. — 26 février 1870.

Le conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité de dommage formée par un propriétaire contre une compagnie de chemin de fer, doit surseoir à statuer si la compagnie excipe d'une transaction sur une instance judiciaire, antérieurement intervenue entre elle et les auteurs du requérant, acte dont celui-ci conteste le sens et dont la compagnie induit qu'il n'aurait droit à aucune indemnité. Cette transaction est un acte de droit civil dont l'interprétation appartient à l'autorité judiciaire. — 17 février 1865.

Lorsque la Compagnie oppose à la demande en indemnité des requérants la plus-value qu'auraient obtenue leurs terrains par suite de ses travaux, il y a lieu 1° d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture qui a été rendu avant qu'il eut été procédé à la nouvelle expertise nécessaire pur constater et apprécier la plus-value prétendue, et 2° de renvoyer les parties devant ledit conseil pour y être statué sur la demande d'indemnité, après cette expertise. — 29 juin 1869.

Lorsque celui qui a obtenu une décision à son profit en poursuit l'exécution et que la disposition exécutée vient ensuite à être annulée par le conseil d'Etat, il y a lieu, pour remettre les parties au même état qu'avant, d'ordonner le rembourseurnent de la somme indûment payée avec les intérêts à partir de l'exécution. L'exécution provisoire n'a lieu qu'aux risques et périls de ceux qui la poursuivent. — 16 février 1870.

DOMMAGES ET INTÉRÊTS.

On désigne sous le nom de dommages-intérêts le dédommagement acordé à celui qui a éprouvé un préjudice.

Les règles générales sont posées au titre III du Code civil : *Contrats ou obligations conventionnelles en général*, chapitre III.

Section III. — *De l'obligation de faire ou de ne pas faire.*

Art. 1142, — Toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages et intérêts, en cas d'inexécution de la part du débiteur.

Art. 1143. — Néanmoins, le créancier a le droit de demander que ce qui aurait été fait par contravention à l'engagement, soit détruit, et il peut se faire autoriser à le détruire aux dépens du débiteur, sans préjudice des dommages et intérêts, s'il y a lieu.

Art. 1144. — Le créancier peut aussi, en cas d'inexécution, être autorisé à faire exécuter lui-même l'obligation aux dépens du débiteur.

Art. 1145. — Si l'obligation est de ne pas faire, celui qui y contrevient doit les dommages et intérêts par le seul fait de la contravention.

Section IV. — *Des dommages et intérêts résultant de l'inexécution de l'obligation.*

Art. 1146. — Les dommages et intérêts ne sont dus que lorsque le débiteur est en demeure de remplir son obligation, excepté néanmoins lorsque la chose que le débiteur s'était obligé de donner ou de faire, ne pouvait être donnée ou faite que dans un certain temps qu'il a laissé passer.

Art. 1147. — Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au payement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution. de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part.

Art. 1148. — Il n'y a lieu à aucuns dommages et intérêts, lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit.

Art. 1149. — Les dommages et intérêts dus aux créanciers sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé, sauf les exceptions et modifications ci-après.

Art. 1150. — Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est point par son dol que l'obligation n'est point exécutée.

Art. 1151. — Dans le cas même où l'inexécution de la convention résulte du dol du débiteur, les dommages et intérêts ne doivent comprendre, à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et du gain dont il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de la convention.

Art. 1152. — Lorsque la convention porte que celui qui manquera de l'exécuter payera une certaine somme à titre de dommages in-

térêts, il ne peut être alloué à l'autre partie une somme plus forte ni moindre.

Art. 1153. — Dans les obligations qui se bornent au payement d'une certaine somme, les dommages et intérêts résultant du retard dans l'exécution ne consistent jamais que dans la condamnation aux intérêts fixés par la loi; sauf les règles particulières au commerce et au cautionnement. Ces dommages et intérêts sont dus, sans que le créancier soit tenu de justifier d'aucune perte. — Ils ne sont dus que du jour de la demande, excepté dans les cas où la loi les fait courir de plein droit.

Art. 1154. — Les intérêts échus des capitaux peuvent produire des intérêts, ou par une demande judiciaire, ou par une convention spéciale, pourvu que, soit dans la demande, soit dans la convention, il s'agisse d'intérêts dus au moins pour une année entière.

Art. 1155. — Néanmoins les revenus échus, tels que fermages, loyers, arrérages de rentes perpétuelles ou viagères, produisent intérêt du jour de la demande ou de la convention. La même règle s'applique aux restitutions de fruits et aux intérêts payés par un tiers aux créanciers en acquit du débiteur.

DRAINAGE.

Définition. — Le drainage, de l'anglais *drain*, égout, est une opération qui consiste à assécher le sol par voie souterraine; l'expulsion des eaux en excès se fait non par des rigoles et fossés à ciel ouvert, mais par des cavités intérieures.

Autrefois, on creusait dans le sol à assainir des tranchées, au fond desquelles on plaçait des fascines ou des pierrailles, que l'on recouvrait de gazons ou de bonne terre franche bien pressée, et on achevait de remplir la fouille avec les produits du déblai.

C'est en Angleterre et en Écosse, pays de terres fortes, que le drainage a commencé à se développer sérieusement au commencement de ce siècle. On remplaça les pierrées d'abord par des aqueducs à section triangulaire ou quadrangulaire, formés de trois ou quatre pierres plates arcboutées.

Vers 1830, on vit apparaître le drainage en poterie : le premier système se composait d'une tuile creuse posée sur une tuile plate, ce n'est guère qu'en 1840 qu'on eut recours au système simple des tuyaux en terre cuite, placés bout à bout.

Tel est aujourd'hui le système usuel; les files de tuyaux sont espacées de 8 à 20 mètres, suivant les terrains; leur profondeur est de 1^m à $1^m,80$; les nombreux joints des tuyaux dont une file est composée reçoivent l'eau des nappes souterraines, qui tombe naturellement par l'effet de la pesanteur; ces suintements multipliés se réunissent dans des tuyaux de plus grand diamètre, qu'on appelle les collecteurs, et ceux-ci aboutissent aux fossés, aux cours d'eau ou aux puisards chargés d'absorber le produit du drainage.

Le drainage produit des effets physiques, chimiques, météorologiques, hygiéniques et agricoles.

Il enlève les eaux stagnantes, diminue l'évaporation, crée des sources artificielles, fait perdre aux terres leur froideur, donne accès dans le sol à l'air et aux gaz nécessaires pour l'assimilation des engrais et la végétation des plantes; il diminue les brouillards et les exhalaisons putrides, ameublit la terre, permet les labours profonds et l'utilisation des engrais.

Le drainage est donc appelé à rendre à l'agriculture des services énormes, et cependant il est loin d'avoir reçu, malgré les efforts et les encouragements du gouvernement, tout le développement qu'il comporte. Il y a, suivant nous, une seule cause à ce regrettable état de choses, c'est que le drainage coûte cher, 250 francs l'hectare au minimum et plus souvent 300 francs; dans les pays riches et bien cultivés, on peut rencontrer des propriétaires qui ne craignent pas de dépenser une somme aussi considérable : mais, lorsque le pays est pauvre et qu'il s'agit de dépenser une somme parfois comparable à la valeur même de la propriété, on recule devant l'opération. Aussi n'est-il pas étonnant qu'il reste encore beaucoup à faire en matière de drainage.

LOIS ET RÈGLEMENTS SUR LA MATIÈRE.

Loi du 10 juin 1854. — *Sur le libre écoulement des eaux provenant du drainage.*

Art. 1. — Tout propriétaire qui veut assainir son fonds par le drainage ou un autre mode d'asséchement, peut, moyennant une juste et préalable indemnité, en conduire les eaux souterrainement ou à ciel ouvert à travers les propriétés qui séparent ce fonds d'un cours d'eau ou de toute autre voie d'écoulement.

Sont exceptés de cette servitude, les maisons, cours, jardins, parcs et enclos attenan aux habitations.

Art. 2. — Les propriétaires de fonds voisins ou traversés ont la faculté de se servir de travaux faits en vertu de l'article précédent pour l'écoulement des eaux de leurs fonds.

Ils supportent dans ce cas, 1° une part proportionnelle de la valeur des travaux dont ils profitent; 2° les dépenses résultant des modifications que l'exercice de cette faculté peut rendre nécessaires; et 3° pour l'avenir, une part contributive dans l'entretien des travaux devenus communs.

Art. 3. — Les associations de propriétaires qui veulent, au moyen de travaux d'ensemble,

assainir leurs héritages par le drainage ou tout autre mode d'assèchement, jouissent des droits et supportent les obligations qui résultent des articles précédents. Ces associations peuvent, sur leur demande, être constituées, par arrêtés préfectoraux, en syndicats auxquels sont applicables les art. 3 et 4 de la loi du 14 floréal an XI.

Art. 4. — Les travaux que voudraient exécuter les associations syndicales, les communes ou les départements, pour faciliter le drainage ou tout autre mode d'assèchement, peuvent être déclarés d'utilité publique par décret rendu en conseil d'État.

Le règlement des indemnités dues pour expropriation est fait conformément aux paragraphes 2 et suivant de l'art. 16 de la loi du 21 mai 1836.

Art. 5. — Les contestations auxquelles peuvent donner lieu l'établissement et l'exercice de la servitude, la fixation du parcours des eaux, l'exécution des travaux de drainage ou d'assèchement, les indemnités et les frais d'entretien sont portés en premier ressort devant le juge de paix du canton qui, en prononçant, doit concilier les intérêts de l'opération avec le respect dû à la propriété.

S'il y a lieu à expertise, il pourra n'être nommé qu'un seul expert.

Art. 6 — La destruction totale ou partielle des conduits d'eau ou fossés évacuateurs est punie des peines portées à l'art. 456 du Code pénal.

Tout obstacle apporté volontairement au libre écoulement des eaux est puni des peines portées par l'art. 457 du même Code.

L'article 463 du Code pénal peut être appliqué.

Art. 7. — Il n'est aucunement dérogé aux lois qui règlent la police des eaux.

Circulaire du ministre des travaux publics du 20 janvier 1855. Instruction pour l'application de la loi précédente.

Monsieur le préfet, le drainage, dont le principe remonte à la plus haute antiquité, mais dont l'application a été perfectionnée dans ces derniers temps par des procédés entièrement nouveaux, a reçu la consécration de l'expérience, et tout porte à croire qu'il est appelé à procurer à l'agriculture d'immenses bienfaits. Déjà le gouvernement en a encouragé la propagation par des moyens qui ne sont point restés infructueux. Mais les opérations mêmes auxquelles ces encouragements ont donné lieu, dans un certain nombre de localités, l'ont amené à reconnaître l'impossibilité, pour les propriétaires, de leur donner une grande extension, s'il n'était apporté des modifications à la législation existante sur l'écoulement des eaux. Tout le monde sait, en effet, que pour assécher une propriété, dans le but d'en extraire les eaux nuisibles, il faut donner à ces eaux une issue à travers les fonds qui séparent la propriété que l'on veut assainir d'un cours d'eau ou de toute autre voie d'écoulement. Or, aux termes de l'art. 640 du Code Napoléon, les *fonds inférieurs* ne sont assujettis envers ceux qui sont plus élevés qu'à recevoir les eaux qui en découlent *naturellement, sans que la main de l'homme y ait contribué,* et il est interdit au propriétaire supérieur de rien faire pour aggraver la servitude. Comme il est presque toujours impossible d'assainir une terre humide sans recourir à des moyens artificiels d'écoulement, comment, dans l'état de morcellement du sol en France, eût-on espéré de voir s'y propager autant qu'il est désirable un mode d'assèchement quelque peu efficace? Déjà, vous le savez, dans l'intérêt des irrigations, il a été dérogé au droit commun. Les lois du 29 avril 1845 et du 11 juillet 1847 ont accordé aux propriétaires qui veulent arroser leurs héritages, la faculté, moyennant indemnité, d'obtenir le passage des eaux dont ils peuvent disposer à travers les fonds intermédiaires, et même d'établir sur la propriété du riverain opposé les ouvrages d'art nécessaires à la prise d'eau.

Le but de la loi du 10 juin dernier, sur le libre écoulement des eaux provenant du drainage, a été de procurer aux proprétaires, pour l'assèchement des terres, des facilités analogues à celles dont ils jouissent aujourd'hui pour l'irrigation.

Cette loi, dont l'objet principal est de favoriser l'assèchement au moyen du drainage proprement dit, c'est-à-dire à l'aide de rigoles souterraines, creusées généralement à de grandes profondeurs, s'applique cependant, vous le remarquerez, à tout autre mode d'assainissement, même à ciel ouvert, qui pourrait être jugé nécessaire ou seulement préférable, suivant les localités. (Il était utile de laisser, pour les diverses dispositions des terrains et pour les perfectionnements nouveaux, une latitude suffisante.) Cette latitude ne présentait, d'ailleurs, aucun inconvénient sérieux pour les fonds assujettis. L'indemnité préalable qui leur est due, en raison du préjudice causé, est pour eux la meilleure garantie que la servitude sera exercée de la manière la moins dommageable.

Cette servitude est définie par l'art. 1 de la loi. Elle consiste dans le droit qui appartient à tout propriétaire de conduire les eaux du fonds qu'il veut assainir à travers les propriétés qui séparent ce fonds d'un cours d'eau ou de toute autre voie d'écoulement; les maisons, cours, jardins, parcs et enclos attenant aux habitations sont seuls exceptés : les chemins publics ne sont pas, en principe, soustraits à cette servitude; toutefois, il ne faut pas oublier que l'administration est seule maîtresse du

sol affecté à la viabilité publique. Si elle doit consentir à l'écoulement des eaux dans les fossés ou sous le chemin, toutes les fois que la viabilité le permet, il est de son devoir, au contraire, de s'y opposer lorsqu'il en résulterait un dommage important et difficilement réparable. Dans tous les cas, il lui appartient de déterminer les conditions auxquelles l'aqueduc sera exécuté, de fixer le parcours des conduits, d'indiquer les travaux à faire et d'évaluer l'indemnité.

Il est essentiel de remarquer que, sous le rapport de l'établissement de la servitude, il existe une grande différence entre la loi de 1864 et celle de 1845 sur les irrigations. Cette dernière loi n'accorde pas de plein droit la servitude de passage aux propriétaires qui veulent arroser leurs héritages; elle leur permet seulement de l'obtenir des tribunaux. La loi de 1854, au contraire, ne fait pas dépendre, pour l'assèchement, l'exercice du droit de l'autorisation du juge. Assimilé à la servitude de passage établie par l'art. 682 du Code Napoléon au profit des fonds enclavés, le droit de conduite d'eau, prévu par l'art. 1 de la loi du 10 juin 1854, dérive de la situation des lieux, et il existe, en vertu de la loi seule, au profit des fonds qui ne sont pas contigus à un cours d'eau, et même au profit de ces fonds qui peuvent présenter certaines parties plus basses que le niveau du cours d'eau ou de toute autre voie d'écoulement, et qui, par cela même, ne pourraient jouir du bénéfice de ce voisinage.

La servitude existe donc au profit de tous les fonds indistinctement.

Mais quelle est l'étendue de ce droit? En d'autres termes, quelles sont les eaux qu'il est ainsi permis d'écouler sur les fonds intermédiaires par des moyens artificiels? Ce sont toutes celles dont l'écoulement naturel est autorisé par l'art. 640 du Code Napoléon, c'est-à-dire les eaux provenant de sources, de pluies, d'infiltrations ou de toute autre cause indépendante du propriétaire, et même les eaux amenées volontairement pour l'irrigation, lorsqu'elles doivent, pour le meilleur profit du terrain, être écoulées par le drainage.

J'estime même que le droit de passage dont parle l'art. 1 de la loi existe au profit des terrains submergés sur une certaine étendue, tels que les marais et les étangs, bien que le desséchement en soit régi par une loi spéciale, celle du 16 septembre 1807. Il ne faut pas oublier, en effet, que cette loi ne concerne, parmi les terrains submergés ou inondés, que ceux dont l'Etat prend le desséchement à sa charge ou le concède à une compagnie. En dehors de ces circonstances, les marais ne sont point soumis à ses prescriptions, et, par conséquent, la nouvelle loi leur est entièrement applicable.

Il y a lieu d'espérer que la vue des résultats produits par l'assainissement, et notamment par le drainage, encouragera les propriétaires dont les fonds sont traversés à pratiquer chez eux la même opération. L'art. 2 leur permet alors de se servir des travaux exécutés. Il est juste, dans ce cas, qu'ils remboursent une portion de la valeur des travaux dont ils profitent, qu'ils payent les dépenses résultant des modifications que leurs propres opérations rendraient nécessaires, et, pour l'avenir, une part contributive dans l'entretien des travaux devenus communs. Cette disposition équitable de la loi n'est que l'application des principes généraux en matière de constructions mitoyennes. Vous n'avez point à intervenir dans les difficultés auxquelles elle pourrait donner lieu; ces contestations sont de la compétence du juge de paix.

J'appelle particulièrement votre attention, monsieur le préfet, sur les art. 3 et 4 de la loi. Si le législateur se fût borné à seconder les efforts isolés des propriétaires, son but eût été difficilement atteint. Pour un très grand nombre de propriétés, l'opération eût été impossible ou trop onéreuse à raison du morcellement, de la configuration du sol ou de l'éloignement des voies d'écoulement. Ce que l'administration, dans sa sollicitude pour les intérêts généraux, doit surtout encourager, c'est l'exécution des travaux d'ensemble.

Les travaux exigent alors une solidarité d'efforts, une réunion de capitaux, et ne peuvent s'exécuter qu'au moyen de l'association. Le législateur l'a compris, et c'est dans le but de favoriser les associations de ce genre entre les propriétaires de terres situées dans un certain périmètre, que l'art. 3 de la loi leur accorde, pour l'écoulement des eaux provenant de l'assèchement, les mêmes droits qu'aux simples particuliers. Il est bien entendu que les associations sont purement volontaires, et que les droits ainsi que les obligations de chacun des associés les uns vis-à-vis des autres sont réglés par un acte intervenu librement entre eux. Toutefois, pour stimuler énergiquement la création de ces associations, la loi leur accorde deux privilèges : le premier, c'est la faculté qu'ils ont, d'après l'art. 3, de se constituer en syndicats par arrêtés préfectoraux. La création des syndicats n'est pas une innovation; et il en existe, en vertu de la loi du 16 septembre 1807, pour le desséchement des marais et l'endiguement des fleuves, et l'industrie agricole a tiré profit de cette institution.

Je ne saurais trop vous inviter, monsieur le préfet, lorsque de semblables autorisations vous seront demandées, à examiner avec soin le degré de solidité que présentent ces associations, les statuts qui les régissent, le plan de leurs opérations. Il vous appartient, après avoir pris tous les renseignements qui vous seront fournis par les ingénieurs et par les

personnes intéressées, d'imposer toutes les modifications et conditions qui vous paraîtront utiles, soit pour arriver à de meilleurs résultats, soit pour concilier l'intérêt des associés avec celui des autres propriétaires.

Le principe de la compétence préfectorale, en pareille matière, est écrit dans le décret du 25 mars 1852. L'art. 3 de la loi n'est qu'un corollaire de ce décret, qu'il complète avec les art. 3 et 4 de la loi du 14 floréal an XI, relatifs au mode de répartition des frais entre associés, à leur recouvrement et aux contestations qui peuvent s'élever entre eux à ce sujet. C'est sous votre surveillance que doivent être dressés les rôles de répartition ; c'est par vous qu'ils sont rendus exécutoires, et le conseil de préfecture est juge des contestations. Lorsque les associations sont constituées en syndicat, un autre privilège leur appartient : c'est celui d'exproprier, pour cause d'utilité publique, les portions de terrains nécessaires à l'exécution de leurs travaux. En effet, pour opérer sur une surface d'une assez grande étendue, et particulièrement dans plusieurs de nos contrées les plus fertiles où le terrain s'étend en plateaux et où les cours d'eau sont éloignés les uns des autres, il peut être nécessaire de créer des canaux de décharge, ou évacuateurs généraux, dans lesquels viennent se verser les eaux provenant de l'asséchement. Dans d'autres localités, il peut être utile d'élargir, de rectifier ou de rendre plus profondes les voies d'écoulement déjà existantes. Qui pourrait se refuser à reconnaître dans des travaux ayant cette importance et cet objet le caractère et les proportions d'une œuvre d'utilité publique? On s'explique donc facilement que, dans des cas semblables, le législateur ait autorisé le gouvernement à déléguer aux associations syndicales son droit souverain d'expropriation.

Toutefois, cette délégation ne pouvait être entière. Le respect dû à la propriété privée exigeait que le gouvernement réservât exclusivement la déclaration d'utilité publique. L'art. 4 de la loi veut, en effet, que cette déclaration ait lieu par décret rendu en conseil d'Etat. Dans cette circonstance, il y aura lieu pour vous, monsieur le préfet, de faire l'application des dispositions des ordonnances des 18 février 1834, 15 février et 23 août 1835, ainsi que de celles de la loi du 3 mai 1841.

Vous aurez, en outre, à donner votre avis et à fournir au gouvernement tous les éléments de nature à éclairer sa décision à cet égard; rien ne doit limiter vos moyens d'investigation, et je compte que vous ne négligerez aucun de ceux qui vous permettront d'apprécier si les travaux pour lesquels l'autorisation d'exproprier est sollicitée, offrent un véritable caractère d'utilité publique.

L'expropriation, lorsqu'elle aura été légalement prononcée, donnera lieu à un règlement d'indemnités. Le même art. 4 de la loi dispose que le règlement en sera fait conformément aux paragraphes 2 et suivants de la loi du 21 mars 1836, relatifs aux expropriations nécessitées par les travaux d'ouverture et de redressement des chemins vicinaux. Cette disposition est un premier pas fait dans la voie de l'assimilation des cours d'eau aux voies de terre. Les obligations qu'elle impose à l'administration préfectorale sont celles indiquées dans la circulaire du 24 juin 1836. Je vous invite à vouloir bien vous y reporter.

Indépendamment des expropriations, les travaux exécutés en vertu de l'art. 4 peuvent nécessiter des occupations plus ou moins prolongées de terrains, des extractions de matériaux, qui causent un certain dommage aux propriétés voisines. En pareil cas, il est dû également une indemnité; mais il est essentiel de remarquer qu'alors la constatation du droit à l'indemnité et son évaluation ne doivent pas se faire d'après la règle contenue dans l'art. 4 de la loi du 10 juin 1854. Dès qu'il ne s'agit plus d'expropriation, les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 deviennent applicables. Les contestations relatives à l'indemnité sont portées devant le conseil de préfecture et, sur recours, devant le conseil d'Etat.

Il ne vous aura pas échappé, M. le préfet, que le droit d'expropriation n'appartient pas seulement aux associations syndicales. Les départements et les communes peuvent aussi l'exercer, aux mêmes conditions, sur les terrains qui forment un ensemble dans leurs territoires, afin de favoriser les travaux d'asséchement qui seraient entrepris, soit par des associations, soit même par des particuliers non associés. Ainsi, par exemple, la voie d'écoulement qui reçoit les eaux de toute une vallée devient insuffisante. La commune intervient, le conseil municipal est d'avis qu'il y a lieu d'élargir la voie d'écoulement ou d'en créer une nouvelle; la déclaration d'utilité publique est décrétée; l'expropriation peut avoir lieu. Suppose-t-on que la rivière à laquelle aboutissent les voies d'écoulement parties des territoires de plusieurs communes n'offre plus, à raison des travaux d'asséchement exécutés, qu'un débouché insuffisant? Le département peut intervenir à son tour; le conseil général, sur votre proposition, donne son avis, et les formalités remplies, il peut être procédé, conformément à l'art. 4, à l'expropriation des parcelles nécessaires. L'examen de toutes ces affaires ressortit essentiellement de l'administration préfectorale. Pour en préparer l'instruction, vous ne sauriez mieux faire que de procéder d'une manière analogue à celle qui vous est prescrite pour l'ouverture ou le redressement des chemins vicinaux ou des chemins de grande communication.

Loi du 17 juillet 1856 sur le drainage.

TITRE I. — ENCOURAGEMENTS DONNÉS PAR L'ÉTAT.

Art. 1.—Une somme de 100 000 000 de francs est affectée à des prêts destinés à faciliter les opérations de drainage.

Un article de la loi de finances fixe, chaque année, le crédit dont le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics peut disposer pour cet emploi.

Art. 2. — Les prêts effectués en vertu de la présente loi sont remboursables en vingt-cinq ans, par annuités comprenant l'amortissement du capital et l'intérêt calculé à 4 pour 100.

L'emprunteur a toujours le droit de se libérer par anticipation, soit en totalité, soit en partie.

Le recouvrement des annuités a lieu de la même manière que celui des contributions directes.

TITRE II.—DU PRIVILÈGE SUR LES TERRAINS DRAINÉS ET SUR LEURS RÉCOLTES OU REVENUS.

Art. 3. — Il est accordé au trésor public, pour le recouvrement de l'annuité échue et de l'annuité courante sur les récoltes ou revenus des terrains drainés, un privilège qui prend rang immédiatement après celui des contributions publiques. Néanmoins, les sommes dues pour les semences ou pour les frais de la récolte de l'année sont payées sur le prix de la récolte avant la créance du trésor public.

Le trésor public a également, pour le recouvrement de ses prêts, un privilège qui prend rang avant tout autre sur les terrains drainés.

Art. 4.— Le privilège sur les terrains drainés, tel qu'il est établi par l'article précédent, est accordé : 1° aux syndicats, pour le recouvrement de la taxe d'entretien et des prêts ou avances faits par eux; 2° aux prêteurs, pour le remboursement des prêts faits à des syndicats; 3° aux entrepreneurs, pour le payement du montant des travaux de drainage par eux exécutés; 4° à ceux qui ont prêté des deniers pour payer ou rembourser les entrepreneurs, en se conformant aux dispositions du § 5 de l'article 2103 du Code civil.

Les syndicats ont, en outre, pour la taxe d'entretien de l'année échue et de l'année courante, le privilège sur les récoltes ou revenus, tel qu'il est établi par l'art. 3.

Le privilège n'affecte chacun des immeubles compris dans le périmètre d'un syndicat que pour la part de cet immeuble dans la dette commune.

Art. 5. — Toute personne ayant une créance privilégiée ou hypothécaire antérieure au privilège acquis en vertu de la présente loi a le droit, à l'époque de l'aliénation de l'immeuble, de faire réduire ce privilège à la plus-value existant à cette époque et résultant des travaux de drainage.

TITRE III. — DU MODE DE CONSERVATION DU PRIVILÈGE.

Art. 6. — Le trésor public, les syndicats, les prêteurs et les entrepreneurs n'acquièrent le privilège que sous la condition d'avoir préalablement fait dresser un procès-verbal, à l'effet de constater l'état de chacun des terrains à drainer relativement aux travaux de drainage projetés, d'en déterminer le périmètre et d'en estimer la valeur actuelle d'après les produits.

Lorsqu'il s'agit d'un prêt demandé au trésor public, le procès-verbal est dressé par un ingénieur ou un homme de l'art commis par le préfet, assisté d'un expert désigné par le juge de paix ; s'il y a désaccord entre l'ingénieur et l'expert, celui-ci fait consigner ses observations dans le procès-verbal.

Dans les autres cas, le procès-verbal est dressé par un expert désigné par le juge de paix du canton où sont situés les biens.

Les entrepreneurs qui ont exécuté des travaux pour des propriétaires non constitués en syndicat doivent, de plus, faire vérifier la valeur de leurs travaux, dans les deux mois de leur exécution, par un expert désigné par le juge de paix. Le montant du privilège ne peut pas excéder la valeur constatée par ce second procès-verbal.

Art. 7. — Le privilège accordé par la présente loi sur les terrains drainés se conserve par une inscription prise: pour le trésor public et pour les prêteurs, dans les deux mois de l'acte de prêt; pour les syndicats, dans les deux mois de l'arrêté qui les constitue ; pour les entrepreneurs, dans les deux mois du procès-verbal prescrit par le premier paragraphe de l'art. 6.

L'inscription contient, dans tous les cas, un extrait sommaire de ce procès-verbal.

Lorsqu'il y a lieu à vérification des travaux, en exécution du quatrième paragraphe de l'art 6, il est fait mention, en marge de l'inscription, du procès-verbal de cette vérification, dans les deux mois de sa date.

Art. 8. — L'acte de prêt consenti au profit d'un syndicat répartit provisoirement la dette entre les immeubles compris dans le périmètre du syndicat, proportionnellement à la part que chacun de ces immeubles doit supporter dans la dépense, et l'inscription est prise d'après cette répartition provisoire.

Pour les avances d'un syndicat, l'inscription est également prise d'après une répartition provisoire faite, comme il est dit au paragraphe précédent, par les soins du syndicat.

Si la répartition provisoire est rectifiée ulté-

rieurement par l'effet des recours ouverts aux propriétaires en vertu de l'art. 4 de la loi du 14 floréal an XI, il est fait mention de cette rectification en marge des inscriptions, à la diligence du syndicat, dans les deux mois de la date où la répartition nouvelle est devenue définitive; le privilège s'exerce conformément à cette dernière répartition.

TITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 9. — Si une opération de drainage aggrave les dépenses d'un cours d'eau réglées par la loi du 14 floréal an XI, les terrains drainés sont compris dans les propriétés intéressées, et imposés conformément à cette loi.

Art. 10. — Un règlement d'administration publique détermine les conditions et les formes des prêts faits par le trésor public, les mesures propres à assurer l'emploi des fonds provenant de ces prêts à l'exécution des travaux de drainage, les formes de la surveillance de l'administration sur l'exécution et l'entretien des travaux de drainage effectués avec les prêts faits par le trésor public, et, en général, toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Circulaire du ministre des travaux publics du 27 février 1857. — Dépenses pour travaux de drainage.

Monsieur le préfet, j'ai reçu le projet de budget que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser pour le service du drainage. Après examen détaillé des propositions qui m'ont été transmises des départements, j'ai reconnu que, à moins qu'il ne s'agisse du traitement d'agents spéciaux, il n'y a pas lieu de fixer d'avance le montant des allocations à imputer pour ce service sur l'exercice courant.

En effet, soit qu'il s'agisse, pour les particuliers ou pour les syndicats, d'obtenir le concours gratuit des ingénieurs et des agents placés sous leurs ordres, soit qu'il s'agisse, pour les départements et les chambres et sociétés d'agriculture, d'obtenir la délivrance de machines à fabriquer les drains et d'ustensiles de drainage, ce n'est qu'au fur à mesure des demandes formées et après examen spécial de chaque affaire, qu'il peut être statué par l'administration supérieure.

J'attends donc, Monsieur le préfet, les propositions que vous aurez à m'adresser sur chaque demande tendant à obtenir le concours de l'administration aux travaux de drainage. Vos propositions, Monsieur le préfet, seront accompagnées d'un rapport de M. l'ingénieur en chef, faisant connaître, pour les projets d'étude de drainage, le montant approximatif de la dépense, et pour les demandes en concessions de machines et ustensiles, les conditions souscrites par les demandeurs, ainsi que l'état des besoins de chaque localité.

Vous remarquerez, Monsieur le préfet, que toutes les dépenses imputées sur les fonds du service hydraulique doivent être mandatées par M. l'ingénieur en chef.

Règlement d'administration publique du 23 septembre 1858. — *Exécution des lois des 17 juillet 1856 et 28 mai 1858, en ce qui touche les prêts destinés à faciliter les opérations de drainage.*

Napoléon, etc.,

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 17 juillet 1856, relative au drainage, et notamment l'art. 10, ainsi conçu:

« Un règlement d'administration publique détermine les conditions et les formes des prêts faits par le trésor public, les mesures propres à assurer l'emploi des fonds provenant de ces prêts à l'exécution de travaux de drainage, les formes de la surveillance de l'administration sur l'exécution et l'entretien des travaux de drainage effectués avec les prêts faits par le trésor public, et, en général, toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi. »

Vu la loi du 28 mai 1858, ayant pour objet de substituer la société du Crédit foncier de France à l'Etat, pour les prêts à faire jusqu'à concurrence de 100 millions, en vertu de la loi du 17 juillet 1856, sur le drainage;

Vu la convention définitive passée le 28 avril 1858, entre nos ministres secrétaires d'Etat au département des finances et au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, d'une part; et le gouverneur du Crédit foncier à ce autorisé par l'art. 3 des résolutions prises le 28 avril 1858, par l'assemblée générale des actionnaires de ladite société, d'autre part;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

TITRE PREMIER. — FORME ET INSTRUCTION DES DEMANDES DE PRÊTS.

Art. 1. — Tout propriétaire qui veut obtenir un prêt, par application des lois des 17 juillet 1856 et 28 mai 1858, adresse sa demande au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Cette demande énonce:

(1°) La somme qu'il veut emprunter, et, s'il y a lieu, celle pour laquelle il entend concourir à la dépense;

(2°) Les noms et prénoms des fermiers ou colons partiaires.

Il y est joint un extrait de la matrice et du

plan cadastral, avec indication de la situation et de l'étendue des terrains à drainer.

Art. 2. — Les demandes de prêt, avec les pièces à l'appui, sont soumises à une commission formée près du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sous le titre de *Commission supérieure du drainage*.

Les membres de cette commission sont nommés par le ministre.

Art. 3. — Après délibération de la commission, la demande de prêt est renvoyée, s'il y a lieu, à l'ingénieur chargé du service hydraulique dans le département de la situation des biens.

Dans la quinzaine qui suit l'envoi, l'ingénieur visite les terrains à drainer, procède aux opérations et vérifications nécessaires pour apprécier l'utilité de l'entreprise projetée, et donne son avis sur l'admissibilité de la demande de prêt.

Son rapport est adressé au préfet, qui le transmet, dans les dix jours, avec ses propositions, au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 4. — Le ministre adresse, s'il y a lieu, les pièces à la société du Crédit foncier de France, afin qu'elle vérifie les titres de propriété et la situation hypothécaire du demandeur.

Si la société juge que les garanties offertes par le demandeur sont suffisantes, le ministre statue, après avis de la commission supérieure.

L'arrêté du ministre qui autorise le prêt en détermine les conditions générales, et notamment les délais dans lesquels les travaux devront être commencés et achevés.

Art. 5. — Si la demande de prêt est formée par un syndicat, cette demande doit contenir, outre les indications prescrites par l'art. 1 du présent règlement, la délibération des intéressés qui donne au syndicat pouvoir de contracter un emprunt soumis aux dispositions des lois des 17 juillet 1856 et 28 mai 1858.

Cette demande est instruite comme il est dit aux art. 2, 3 et 4.

TITRE II. — CONDITIONS DES PRÊTS ET SURVEILLANCE DE L'ADMINISTRATION SUR L'EXÉCUTION ET L'ENTRETIEN DES TRAVAUX.

Art. 6. — Les fonds prêtés ne peuvent être employés qu'aux travaux du drainage; le Crédit foncier doit s'assurer qu'ils reçoivent leur destination.

Art. 7. — Les travaux sont exécutés par l'emprunteur, sous la surveillance de l'administration.

Le montant du prêt est remis à l'emprunteur par acomptes successifs, aux époques fixées et proportionnellement au degré d'avancement des travaux, constaté par l'ingénieur chargé de la surveillance, de manière que le solde ne soit versé qu'après leur exécution complète.

Art. 8. — L'ingénieur doit refuser le certificat nécessaire à 'emprunteur pour toucher tout ou partie du ·êt, si les travaux sont mal exécutés.

En cas de réclamation contre le refus de l'ingénieur, il est statué par le préfet, qui suspend provisoirement, s'il y a lieu, le payement des termes de l'emprunt.

Si les travaux sont interrompus sans que l'emprunteur ait remboursé, le préfet peut autoriser la société du Crédit foncier à faire exécuter, en son lieu et place, les travaux nécessaires pour rendre productive la dépense déjà faite jusqu'à concurrence des sommes à verser pour compléter le prêt.

Le tout sans préjudice des actions à intenter par la société du Crédit foncier devant les tribunaux civils, à raison de l'inexécution du contrat.

Art. 9. — L'entretien des travaux du drainage reste soumis au contrôle du Crédit foncier, jusqu'à l'entière libération de l'emprunteur.

TITRE III. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 10. — Le département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, supporte les frais de l'instruction administrative des demandes de prêts et de surveillance des travaux.

Les frais de l'expertise mentionnée dans l'art. 6 de la loi du 17 juillet 1856, ceux de l'acte de prêt, de l'inscription du privilège et de l'hypothèque supplémentaire, dans le cas où elle a été requise, enfin le coût des mainlevées et de la quittance, sont seuls à la charge de l'emprunteur,

Le montant en est recouvré par le Crédit foncier dans le cas où il en aurait fait l'avance.

Convention passée entre l'État et le Crédit foncier de France, *approuvée par la loi du* 28 *mai* 1858 *et le décret de* 20 *septembre* 1858.

Art. 1. — Le Crédit foncier de France est chargé des prêts à faire en vertu de l'art. 1 de la loi du 17 juillet 1856 sur le drainage.

Ces prêts auront lieu dans les conditions déterminées par ladite loi.

Art. 2. — Pour la garantie des prêts et le recouvrement des annuités, le Crédit foncier de France sera subrogé, par la loi qui interviendra à l'effet de ratifier la présente convention, aux droits et privilèges accordés au trésor public par le troisième paragraphe de l'art. 2 et par les art. 3 et 6 de la loi sur le drainage, sans préjudice de toutes autres voies d'exécution.

Le Crédit foncier de France jouira, en outre, en vertu d'une disposition législative, des

droits et immunités qui lui sont attribués par le titre IV du décret du 28 février 1852, modifié conformément à l'art. 1 de la loi du 10 juin 1853, par l'art. 47 du même décret, et par les art. 4, 6 et 7 de la loi précitée du 10 juin 1853.

Art. 3. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics transmet à la société du Credit foncier les demandes de prêts.

Si le Crédit foncier juge que les garanties offertes par les demandeurs sont suffisantes, le ministre autorise le prêt. Ce prêt est fait sous la responsabilité et aux risques et périls du Crédit foncier.

Art. 4. — Indépendamment du privilège résultant de la loi du 17 juillet 1856, le Crédit foncier peut exiger que l'emprunteur lui confère une hypothèque, s'il reconnait la nécessité de ce supplément de garantie.

Art. 5. — Le Crédit foncier de France est autorisé à contracter, avec la garantie du trésor, des emprunts successifs sous forme d'obligations, dites *obligations de drainage*, qui pourront être émises même au-dessous du pair, et qui seront remboursables au pair.

Ces émissions auront lieu jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour produire un capital de 100 millions. Ce capital sera exclusivement consacré aux prêts destinés à favoriser les opérations de drainage, en vertu de l'art. 1 de la loi du 17 juillet 1856.

L'émission des obligations ne pourra être faite qu'en vertu d'une autorisation des ministres de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et des finances, qui détermineront, chaque année, l'importance et l'époque de l'émission, le taux et les autres conditions des négociations.

Les obligations ainsi émises devront être remboursées dans un délai de vingt-cinq ans au plus tard, à partir de la création des titres.

Chaque année, le nombre des obligations à rembourser sera déterminé par le ministre des finances, qui pourra, s'il le juge convenable, accélérer la marche régulière de l'amortissement en raison des remboursements effectués par les emprunteurs.

Art. 6. — Il sera payé par le trésor, au Crédit foncier de France, une commission de 45 centimes par 100 francs par année, sur le capital de chaque somme prêtée, pour le couvrir tant des risques mis à sa charge que des frais généraux relatifs au service qui lui est confié.

Cette commission sera réduite à 35 centimes dans le cas prévu par l'art. 4, où le Crédit foncier aurait exigé une hypothèque.

Si les obligations de drainage ne pouvaient être négociées au pair qu'à un taux d'intérêt supérieur à celui de 4 p. 100 payé par les emprunteurs, ou si elles ne pouvaient être négociées qu'au-dessous du pair, l'excédant de dépense qui résulterait, soit de la différence d'intérêt, soit du montant de la prime, sera supporté par le trésor, déduction faite des bénéfices que le Crédit foncier aurait pu retirer des négociations d'obligations au-dessus du pair.

Cet excédant de dépenses sera constaté par le compte des obligations émises et des prêts réalisés, tenu par le Crédit foncier de France.

Ce compte sera réglé tous les six mois.

Les fonds provenant soit de la négociation des obligations, soit du payement des annuités et intérêts dus pour cause de retard, soit enfin des remboursements anticipés, seront déposés en compte courant au trésor.

Il ne sera payé pour ce dépôt d'autre intérêt au Crédit foncier que celui qu'il payera lui-même aux porteurs de ses obligations, depuis le jour du versement au trésor des fonds provenant de leur négociation jusqu'au jour de leur emploi en prêts de drainage.

Circulaire du ministre des travaux public du 13 juillet 1859, instruction sur l'intervention des ingénieurs dans les prêts de drainage.

Monsieur le préfet, le règlement d'administration publique sur le drainage, daté du 20 septembre 1858, et que j'ai eu l'honneur de vous adresser avec ma circulaire du 2 octobre suivant, renferme dans son art. 3 la prescription ci-après :

« Dans le délai de quinzaine qui suit l'envoi (à lui fait d'une demande de prêt), l'ingénieur visite les terrains à drainer, procède aux opérations et vérifications nécessaires pour apprécier l'utilité de l'entreprise projetée, et donne son avis sur l'admissibilité de la demande de prêt. »

Il me paraît convenable, au moment où déjà un assez grand nombre de demandes sont parvenues à l'administration supérieure, d'indiquer à MM. les ingénieurs la marche qu'ils ont à suivre pour l'application de l'article précité.

L'instruction préparatoire à laquelle ils doivent se livrer a pour objet essentiel de reconnaître si l'entreprise projetée est utile, et si le prêt à effectuer présente toute garantie.

Cette double condition sera remplie, si la dépense des travaux de drainage et le montant du prêt restent l'un et l'autre au-dessous de la plus-value que devront acquérir les terrains drainés. Il importe donc d'établir aussi exactement que possible, d'une part, le montant probable des dépenses que doit occasionner le drainage, et de l'autre, le chiffre de la plus-value qu'il doit réaliser.

A cet effet, MM. les ingénieurs devront, soit par eux-mêmes, soit, en cas d'empêchement, avec le concours d'agents expérimentés, faire la reconnaissance détaillée des terrains à drainer. Ils vérifieront les sondages que les

propriétaires auraient déjà fait exécuter, ou ils feront procéder à des sondages nouveaux, de manière à reconnaître la nature du sol et du sous-sol. Ils indiqueront le système général d'écoulement des eaux; c'est là, pour les terrains qui n'ont qu'une faible pente, un des points les plus importants à vérifier. Si des projets réguliers n'ont pas été dressés à l'avance, MM. les ingénieurs devront procéder à des opérations de nivellement pour reconnaître les moyens d'évacuer les eaux qui proviendraient du drainage projeté. Enfin, ils feront connaître l'écartement et la profondeur qu'il leur paraîtra convenable de donner aux drains.

Dans le cas où des projets de drainage auraient été dressés, soit par les ingénieurs, soit par d'autres hommes de l'art choisis par les intéressés, ces projets et les devis qui les accompagnent devront être joints au dossier.

En tous cas, MM. les ingénieurs évalueront le montant de la dépense, soit d'après les analogies que pourra leur fournir l'expérience de travaux exécutés dans des terrains de même espèce, soit à l'aide des renseignements qu'ils se procureront dans la localité, sur le prix de la main-d'œuvre et sur les prix d'achat et de transport des tuyaux.

Pour constater l'utilité que peut offrir l'entreprise, il conviendra de rechercher si le montant présumé de la plus-value est notablement supérieur aux dépenses évaluées comme il est dit ci-dessus. C'est en effet sur cette plus-value que repose, aux termes de l'art. 3 de la loi du 17 juillet 1856, le privilège accordé au Crédit foncier. L'art. 5 de la même loi attribue en outre au Crédit foncier, bailleur de fonds, un autre privilège sur les récoltes ou sur les revenus des terrains drainés pour le « recouvrement de l'annuité échue et de l'annuité courante. » Il est donc nécessaire, à ce double point de vue, que l'on connaisse, pour les terrains exploités par le propriétaire lui-même, quelle était, avant le drainage, et quelle sera, après l'achèvement des travaux, la valeur moyenne d'une récolte; et pour les terrains exploités, soit par un fermier, soit par un colon partiaire, quel est le revenu actuel et à quelle somme il pourra s'élever après le drainage. MM. les ingénieurs devront en outre recueillir des renseignements qui me mettent à même de fixer, par l'arrêté que j'aurai à prendre, les délais dans lesquels les travaux devront être commencés et achevès, ainsi que le nombre, l'importance et les époques des versements à effectuer, pour payer le prêt sollicité. A cet effet, ils se mettront en rapport avec le propriétaire, et ils l'inviteront à faire connaître quelles sont ses dispositions personnelles à cet égard.

Pour guider les propriétaires qui désirent entreprendre des travaux de drainage, avec le concours du gouvernement, j'ai fait préparer un modèle de demande de prêt, dont vous trouverez ci-inclus plusieurs exemplaires.

Je ne dois pas omettre, monsieur le préfet, d'entrer dans quelques explications sur des cas particuliers qui peuvent se présenter.

Il arrive souvent que les propriétaires ont effectué des travaux de drainage antérieurement à leur demande de prêt. Or les fonds que l'administration peut mettre à leur disposition ne sauraient s'appliquer à des travaux déjà exécutés ou en cours d'exécution au moment de la demande; car les terrains déjà drainés ne peuvent être grevés du privilège créé, au profit des prêteurs, par la loi du 17 juillet 1856. Il faut donc que MM. les ingénieurs distinguent avec soin les parcelles déjà drainées de celles dont le drainage est projeté. Si les demandeurs n'ont pas précisé, ou s'ils ont mal indiqué les parcelles cadastrales qu'ils entendent soumettre au drainage, MM. les ingénieurs suppléeront à cette omission, ou répareront les erreurs commises.

Dans tous les cas, MM. les ingénieurs auront à indiquer, sur le plan annexé à la demande, les limites à donner au drainage, afin de définir, avec toute la précision voulue, la portion de terrain qui devra être soumise au privilège, tel qu'il a été décrété par la loi du 17 juillet 1856.

Enfin, monsieur le préfet, il arrive trop souvent que les demandeurs de prêts déclarent à l'administration qu'ils ne savent pas dans quelles limites leurs terrains ont besoin d'être drainés, et qu'après avoir présenté leur demande, ils s'adressent aux ingénieurs pour obtenir un projet régulier, par application de la décision impériale du 30 août 1854, insérée au *Moniteur* du 5 septembre suivant.

Dans ce cas, on doit procéder conformément à ma circulaire du 17 février 1857, qui reste en vigueur ainsi que je l'ai déjà expliqué dans ma circulaire du 2 octobre 1858; mais j'ajoute qu'il est nécessaire, lorsque cette circonstance se présente, de prévenir l'administration supérieure des causes qui retardent l'instruction des demandes de prêts, et, en outre, de me faire connaître le crédit qui sera nécessaire pour faire face à ces études, afin que ce crédit vous soit ouvert dans les limites des ressources que le budget met à ma disposition.

En dehors de la nécessité d'études nouvelles qui peuvent exiger des délais plus ou moins longs, je tiens expressément à ce que les rapports de MM. les ingénieurs vous parviennent dans le délai de quinze jours qui suit la réception du dossier.

De votre côté, vous voudrez bien m'adresser vos propositions dans le délai de dix jours fixé par l'art 3 du règlement d'administration publique du 23 septembre 1858.

Modèle de demande de prêts (1).

Le soussigné (*nom et prénoms*), demeurant à (*désigner le domicile du demandeur*), département (*désigner le département*), propriétaire de (*désigner le domaine ou terrain à drainer*), exploité par (*lui-même ou par le sieur à titre de fermier ou colon partiaire*), situé commune de canton de arrondissement de département de a l'honneur d'exposer à Votre Excellence qu'il désire obtenir un prêt par application des lois des 17 juillet 1856 et 28 mai 1858 sur le drainage.

Les parcelles que le soussigné se propose de drainer sont figurées sur l'extrait du plan cadastral ci-joint (2) et comprises sous les n^os

Leur contenance totale, d'après l'extrait également ci-joint de la matrice cadastrale, est de hectares ares centiares.

La dépense de l'opération est évaluée à

Le prêt demandé est de

Le soussigné se propose de concourir aux travaux par ses propres ressources pour la somme de (*supprimer cette dernière phrase dans le cas où le demandeur ne peut concourir aux dépenses des travaux*).

Le soussigné présentera ultérieurement ses titres de propriété à la Société du Crédit foncier; il justifiera de son état civil, et produira en outre l'état d'inscription constatant sa situation hypothécaire.

Il vous prie, Monsieur le Ministre, d'agréer, etc.

Le 18

(*Signature*.)

Circulaire du ministre des travaux publics du 20 août* 1862. — *Concours des ingénieurs pour les études et la surveillance des travaux de drainage.

Monsieur le préfet, conformément à la décision impériale du 30 août 1854, MM. les ingénieurs du service hydraulique sont appelés à prêter gratuitement leur concours aux particuliers qui le réclament, soit pour les études et la rédaction des projets de drainage, soit pour la surveillance de l'exécution de ces projets. Ma circulaire du 27 février 1857 exige seulement que les demandes des intéressés soient préalablement soumises à mon approbation.

Cette formalité m'a été signalée, dans ces derniers temps, comme pouvant nuire au développement du drainage à raison des délais qu'elle entraîne.

En conséquence, j'ai décidé qu'à l'avenir les opérations d'études et de surveillance seraient autorisées par vous, sur l'avis des ingénieurs, toutes les fois que les crédits qui auront été ouverts à cet effet sur l'exercice courant permettront d'y faire face. Mais dès que ces crédits seront épuisés ou engagés jusqu'à concurrence de leur montant, vous voudrez bien, avant de statuer sur aucune demande, en référer à l'administration supérieure.

MM. les ingénieurs devront rappeler dans leur compte mensuel du chapitre relatif au drainage toutes les décisions préfectorales qui auront été prises à ce sujet, avec l'indication de la contenance du terrain auquel elles s'appliquent, et des renseignements sur la suite donnée à chaque affaire.

Circulaire du ministre des travaux publics du 12 juillet 1870. (Extrait.) — Quant à ce qui concerne les prêts et l'allocation de subventions en argent, ou l'envoi temporaire de machines et outils pour faciliter l'exécution des travaux de drainage par les particuliers et les associations privées, c'est à M. le ministre de l'agriculture et du commerce que les demandes et propositions devront être adressées, les fonds nécessaires au payement des dépenses qui en résulteront se trouvant à sa disposition.

Loi du 21 juin 1865 *sur les associations syndicales*. — D'après l'art. 1 de la loi du 21 juin 1865, l'exécution et l'entretien des travaux de drainage peuvent être l'objet d'une association syndicale entre propriétaires intéressés.

Mais, pour la constitution d'une telle association, le consentement de tous les propriétaires est nécessaire; il se forme d'abord une association libre qui peut ensuite être, par arrêté préfectoral, transformée en association autorisée et en acquérir les avantages légaux.

En fait, il ne s'est point formé de syndicats de drainage; nous n'en connaissons qu'un seul exemple, s'appliquant à une vingtaine d'hectares répartis entre à peu près autant de propriétaires; cette association, instituée sous l'impulsion d'un ingénieur des ponts et chaussées, a fini par se dissoudre après s'être heurtée à mille difficultés pour la réception et le payement des travaux.

Il est malheureusement un fait à constater, c'est que toutes les associations vivent seulement dans un cas : lorsqu'elles ont à leur tête un homme actif, intelligent, qui prend à cœur ses fonctions de directeur et se préoccupe sérieusement du succès de l'œuvre. A défaut de cette condition, les associations se

(1) Cette demande doit être rédigée sur une feuille de papier timbré de 60 cent.

(2) Les extraits du plan et de la matrice cadastrale doivent être visés, au choix du pétitionnaire, par le maire de la commune de la situation des lieux, ou par le directeur des contributions directes du département.

soutiennent quelque temps, grâce à l'impulsion de l'administration, qui se voit presque toujours forcée de les abandonner à elles-mêmes parce qu'elle se heurte à l'inertie, quelquefois même au mauvais vouloir des intéressés.

L'éducation du pays est presque à faire en ces matières.

Loi de finances du 8 mai 1869. — Nous rappellerons, pour mémoire, que la loi du 8 mai 1869 a permis d'appliquer les prêts établis par la loi de 1854 en vue du drainage, à l'amélioration des fossés d'écoulement, à l'achat du droit de passage des eaux, aux irrigations et desséchements. Ces dispositions n'ont jamais pénétré dans la pratique.

Jurisprudence. — *Indemnité pour passage sur le fonds d'autrui.* — La loi du 10 juin 1854, art. 1, portant autorisation à tout propriétaire qui veut assainir son fonds par le drainage de conduire les eaux à travers la propriété d'autrui pour les verser dans un cours d'eau, moyennant une juste et préalable indemnité, s'entend d'une indemnité fixée en une somme d'argent pour être intégralement payée avant la prise de possession de la servitude, et ne peut pas consister en une simple rente ou redevance annuelle. — Cass., 14 décembre 1859.

La servitude de passage s'applique à toutes les eaux en excès. — Le principe du droit au passage sur le fonds d'autrui a été nettement posé par la cour de cassation dans un arrêt du 8 mars 1872, ci-après reproduit :

« Vu l'art. 1 de la loi du 10 juin 1854, ainsi conçu : « Tout propriétaire qui veut assainir ses fonds par le drainage, ou tout autre mode d'asséchement, le peut, moyennant une juste et préalable indemnité, en conduisant les eaux souterrainement ou à ciel ouvert, à travers les propriétés qui séparent ce fonds d'un cours d'eau ou de toute autre voie d'écoulement. Sont exceptés de cette servitude les maisons, cours, jardins, parcs et enclos attenant aux habitations ; »

« Attendu que cet article, édicté en vue de favoriser l'agriculture, s'applique, par la généralité de ses termes comme par son esprit, à toutes les eaux d'infiltration, quelle qu'en soit la provenance, qui, ne trouvant pas d'issue souterraine, restent stagnantes dans le sous-sol et deviennent nuisibles ;

« Qu'il ne distingue nullement entre les eaux amenées par la pente naturelle des lieux, ou dérivées par des travaux de main d'homme pour les besoins de l'irrigation ;

« Qu'il reproduit, pour l'écoulement des eaux naturelles ou artificielles qui s'amassent dans l'intérieur du sol, le principe que l'art. 3 de la loi du 29 avril 1845 avait déjà fixé pour l'écoulement de celles qui séjournent à la surface ;

« Attendu que, par les mêmes raisons, il s'applique aux fonds ruraux de toute nature ;

« Que, lorsqu'il s'agit, comme dans l'espèce, d'un domaine situé en pleine campagne, affecté à l'agriculture, composé de bâtiments d'habitation et d'exploitation, avec jardin, vergers, prés et terres en dépendant, la servitude légale d'aqueduc peut être exercée pour toutes les eaux dont l'écoulement est nécessaire à l'assainissement de la propriété entière, sans en excepter les bâtiments, d'où il suit qu'en refusant au demandeur le droit d'user de cette servitude, soit pour les eaux amenées artificiellement sur ses terrains et destinées à les irriguer, soit pour celles qui proviendraient du sous-sol des bâtiments de son domaine agricole, le jugement attaqué a formellement violé l'article ci-dessus visé ;

« Par ces motifs,

« Casse et annule le jugement rendu le 25 mars 1869 par le tribunal civil de Lure. »

DROIT ADMINISTRATIF.

Le *droit* se divise en différentes branches :

1° Le *droit privé*, réglant les rapports de particulier à particulier ;

2° Le *droit public*, réglant les rapports des particuliers avec la société ;

3° Le *droit international*, réglant les rapports des nations entre elles.

Le droit public se divise en trois parties : droit *politique*, droit *administratif*, droit *pénal*.

« Ordinairement, dit M. Aucoc (*Introduction à l'étude du droit administratif*), on définit le droit administratif l'ensemble des règles qui régissent les rapports de l'administration ou de l'autorité administrative avec les citoyens.

« Je préférerais dire, pour ma part : le droit administratif détermine : 1° la constitution et les rapports des organes de la société, chargés du soin des intérêts collectifs qui font l'objet de l'administration publique, c'est-à-dire des différentes personnifications, dont l'Etat est la plus importante ; 2° les rapports des autorités administratives avec les citoyens. »

Telle est la définition complète donnée par M. Aucoc.

L'enseignement du droit administratif est tout moderne ; il a été inauguré sous la Restauration par M. de Gérando. Depuis longtemps déjà, les ingénieurs des ponts et chaussées sentaient la nécessité de cet enseignement et le réclamaient. Le cours de droit administratif, institué à l'Ecole des ponts et chaussées, le 20 octobre 1831, subsiste depuis cette époque et a donné les meilleurs résultats.

DROITS DE NAVIGATION.

Les droits de navigation, établis par le décret du 27 février 1867, sont réglés comme il suit:

Marchandises de 1re classe, tonne kilométrique : 0f,002 sur les rivières, et 0f,005 sur les canaux ;

Marchandises de 2e classe, tonne kilométrique : 0f,001 sur les rivières et 0f,002 sur les canaux ;

Bois en trains, stère kilométrique : 0f,0002 sur les rivières et les canaux.

Voir *Navigation intérieure*.

DROITS DE STATIONNEMENT.

D'après la loi du 18 juillet 1837, les recettes ordinaires des communes comprennent le produit des *permis de stationnement et des locations sur la voie publique, sur les ports et les rivières et autres lieux publics*.

Mais il faut, d'après l'art. 7 de la loi du 11 frimaire an VII, que :

« Les administrations aient reconnu que cette location peut avoir lieu sans gêner la voie publique, la navigation, la circulation et la liberté du commerce. »

Le paragraphe 5 de l'art. 1 de la loi du 24 juillet 1867 donne aux conseils municipaux le droit de régler par leurs délibérations les droits à percevoir pour permis de stationnement et de location sur les rues, places et autres lieux dépendant du *domaine public communal*.

Ce paragraphe ne modifie pas la règle d'après laquelle ces mêmes tarifs doivent être soumis à l'approbation de l'autorité supérieure, quand il s'agit des ports, quais, rivières et autres lieux dépendant de la grande voirie, à raison des intérêts généraux qui se rattachent à la liberté du commerce et de la navigation, et que ces perceptions pourraient compromettre.

Cette observation a été rappelée par une circulaire du ministre de l'intérieur du 3 août 1867.

Lettre du ministre des travaux publics du 23 mai 1863. — Je ferai remarquer que la loi du 11 frimaire an VII fait figurer parmi les recettes communales le produit de la location des places sur les rivières et sur les ports, *mais seulement lorsque les administrations auront reconnu que cette location peut avoir lieu sans gêner la navigation, la circulation et la liberté du commerce*. Or, les taxes dont la commune demande que la perception soit prorogée, sont en réalité, pour la plus grande partie, des entraves apportées à la circulation et à la liberté du commerce ; la prorogation de ces taxes serait en contradiction avec les mesures de toute nature qui sont prises aujourd'hui, afin de procurer les transports à bon marché en exonérant la navigation des charges et des dépenses dont elle est grevée.

Il peut être juste cependant d'autoriser la perception de certains droits au profit des communes *proportionnellement à l'espace occupé par les marchandises en chargement ou en déchargement sur des terrains communaux* attenants aux rivières navigables, mais non pas à raison de la superficie occupée par les bateaux sur ces rivières.

D'après ces considérations, je pense, qu'il n'y a pas lieu d'accueillir la demande de la commune de..., mais qu'il convient d'inviter M. le préfet à revoir et à modifier, de concert avec MM. les ingénieurs, le tarif des droits dont il s'agit, en ayant égard aux observations qui précèdent. Il conviendra, d'ailleurs, de joindre au nouveau tarif qui sera proposé, un plan sur lequel soient représentés les terrains communaux destinés à servir de ports pour y opérer les chargements et les déchargements qui seuls peuvent donner lieu à la perception d'un droit.

Avis du conseil d'État du 2 juin 1875. — Nonobstant la lettre précédente, par laquelle le ministre semble rejeter les droits de stationnement, sur les rivières perçus au profit des communes, le conseil d'Etat a émis l'avis suivant, le 2 juin 1875 :

Considérant qu'aux termes de l'art. 7 de la loi du 11 frimaire an VII, les recettes des communes se composent : 1°..., 2°..., 3°, du produit de la location des places dans les halles, marchés, sur les rivières, ports et promenades publiques, lorsqu'il est reconnu par les administrations que cette location peut avoir lieu sans gêner la voie publique, la navigation, la circulation et la liberté du commerce;

Que l'art. 31, § 7 de la loi du 18 juillet 1837, range ce produit parmi les recettes ordinaires des communes;

Considérant qu'il appartient au ministre de l'intérieur d'apprécier si l'état des besoins financiers et des ressources budgétaires de la ville justifie l'établissement de droits de stationnement, et de juger comment et dans quelle mesure ces droits pourront être perçus sans imposer une charge trop lourde aux habitants, et sans porter atteinte à l'ordre et à la tranquillité publique;

Considérant, d'autre part, qu'il appartient au ministre des travaux publics d'examiner si l'établissement des pontons nécessaires pour le service de bateaux omnibus et si le tarif demandé par la ville seraient de nature à entraver la circulation sur la rivière et à nuire à la liberté de la navigation;

Considérant que le décret du 25 mars 1852, sur la décentralisation administrative, a réservé au gouvernement les mesures d'intérêt général;

Que, par suite, il avait été admis, d'accord entre les deux départements ministériels, par les décisions susvisées de 1855 et de 1858, que le ministre de l'intérieur homologuerait, s'il y avait lieu, les tarifs, mais qu'il devrait, avant de statuer, prendre l'avis du ministre des travaux publics;

Que pour mieux assurer la conciliation des intérêts dont les deux ministres ont respectivement la garde, il paraît utile de réserver au chef de l'État le soin d'autoriser l'établissement des droits de stationnement et d'en fixer le tarif;

Qu'à raison du caractère essentiellement municipal des droits à percevoir, il appartiendrait au ministre de l'intérieur de préparer le décret et de le soumettre à la signature du chef de l'Etat, après s'être concerté avec le ministre des travaux publics, en lui communiquant toutes les pièces de l'instruction;

Que les deux ministres devraient contresigner le décret et être chargés de son exécution chacun en ce qui le concerne;

Qu'en cas de dissentiment, le ministre de l'intérieur devrait, avant de provoquer le décret, soumettre le désaccord au conseil d'Etat;

Sont d'avis de répondre par les observations qui précèdent, aux questions posées par les deux ministres.

Redevances pour occupation temporaire du domaine public. — Les lois du 11 frimaire an VII et du 24 juillet 1867 ont eu surtout en vue les droits de place, de stationnement intermittent sur la voie publique dans les villes et bourgs. Elles ne sont pas applicables aux occupations temporaires du domaine public; lorsqu'un emplacement peut sans inconvénient être soustrait momentanément à l'usage de tous, pour être affecté à un usage privatif ou particulier, l'autorisation de l'occuper peut être accordée par le ministre des travaux publics pour le domaine dont il a la surveillance; et il est perçu du concessionnaire une redevance au profit du Trésor, redevance fixée par l'administration des domaines. Les formes à suivre en pareille circonstance ont été réglées par un arrêté ministériel du 3 août 1878. Voir *Occupation temporaire du domaine public.*

DROITS DE VOIRIE.

D'après les anciens règlements sur la voirie, *édit de novembre* 1697, *lettres patentes du* 31 *décembre* 1781, les alignements et permissions de voirie donnent lieu à la perception de droits qui sont fixés suivant la nature et l'importance du travail.

D'après l'art. 31 de la loi du 18 juillet 1837 sur l'administration municipale, les recettes ordinaires des communes comprennent le produit des droits de voirie.

Le décret du 25 mars 1852 sur la décentralisation administrative a remis aux préfets le droit de statuer sur les tarifs des droits de voirie dans les villes, tarifs arrêtés précédemment par décrets.

Les alignements et permissions délivrés par les préfets et sous-préfets pour les routes nationales ou départementales et pour les chemins de grande ou de moyenne communication donnent lieu à la perception des droits de voirie au profit de la ville, aussi bien que les permissions délivrées par le maire sur les chemins vicinaux ordinaires et sur la voirie urbaine.

Les droits ne sont pas dus pour les constructions en dehors de toute agglomération, ni pour celles qui sont en arrière de la limite de la voie publique. — Voir *Rues de Paris, Voirie urbaine.*

DUIS.

Dans les rivières qui offrent de grandes variations de débit, et qui, lors des eaux moyennes et des eaux basses, ne présenteraient point un mouillage suffisant pour la navigation si on laissait les eaux divaguer librement dans le lit majeur, on établit quelquefois un lit mineur, limité à deux digues submersibles; ce lit mineur est au milieu du lit majeur ou sur l'une de ses rives.

On lui donne, notamment sur la Loire, le nom de *Duis* (du latin *ducere*, conduire).

Ce canal conduit, en effet, et guide les eaux de manière à les concentrer dans un chenal unique que suivent les bateaux.

DUNES.

Sur certains rivages, les flots de la mer soulèvent les sables de la côte et les poussent à la plage; desséchés par le hâle et le soleil, puis repris par les vents de la mer, ces sables s'avancent dans les terres; arrêtés par le moindre obstacle, ils forment des monticules s'accroissant et se transformant en montagnes qui marchent dans le sens du vent régnant et envahissent le pays. Ce sont les *dunes.*

Les sables des dunes sont calcaires ou quartzeux, suivant la constitution géologique de la côte; les dunes les plus importantes de France sont les dunes quartzeuses qui s'étendent de l'embouchure de la Gironde à celle de l'Adour, le long du golfe de Gascogne.

C'est à la fin du siècle dernier que Brémontier, ingénieur des ponts et chaussées, les a étudiées et est arrivé à en arrêter les progrès funestes, en trouvant le moyen de les recouvrir d'une végétation puissante.

Les dunes de Gascogne, abandonnées à elles-mêmes, forment une immense surface de 75 lieues carrées, comparable à celle d'une mer en fureur, dont les flots élevés seraient subitement fixés dans le fort d'une tempête

et n'offriraient plus aux yeux qu'une perspective blanche et monotone, un terrain montueux et nu, un désert effrayant.

Cette masse énorme marche tout à la fois et enterre insensiblement des champs cultivés, des villages, des clochers, des forêts entières, et enfin tout ce qui se trouve à sa rencontre, mais sans rien détruire, et, pour ainsi dire, sans rien offenser; les feuilles mêmes des arbres changent à peine de position, et leur sommet est quelquefois encore vert au moment où ils sont sur le point de disparaître.

A la fin du siècle dernier, les dunes de Gascogne avançaient en moyenne de 20 mètres par an vers l'Est; obstruant les rivières et les séparant de la mer, elles avaient transformé en vastes marécages tout le pays plat en avant d'elles.

C'est l'immortel honneur de Brémontier d'avoir commencé la fixation des dunes au moyen de plantations et de semis de sapins, établis sur le rivage de la mer et protégés pendant leurs premières années contre l'envahissement des sables par un rideau de fascines ou par des fossés.

Pendant longtemps, les travaux de fixation des dunes ont été confiés aux ingénieurs des ponts et chaussées.

Le décret du 29 avril 1862 qui, par son article 1 a confié au corps des ponts et chaussées la police et l'exploitation de la pêche sur les cours d'eau navigables et non navigables, a, par son art. 2, remis au ministère des finances et à l'administration forestière les travaux de fixation, d'entretien, de conservation et d'exploitation des dunes sur le littoral maritime.

Lorsque les dunes appartiennent à l'Etat, le ministre en ordonne la plantation; lorsqu'elles appartiennent aux particuliers et aux communes, l'Etat, après avoir rempli les formalités prévues au décret du 14 décembre 1810 et avoir publié les plans parcellaires dans les formes prescrites par la loi du 3 mai 1841, prend temporairement possession des dunes, les plante et en recueille le produit jusqu'à ce qu'il ait recouvré la dépense première avec ses intérêts.

Les dunes sont alors remises à leurs propriétaires, mais restent assujetties au régime forestier, et l'administration forestière les tient par conséquent sous sa dépendance absolue, afin d'empêcher le retour à l'ancien état de choses.

L'art. 226 du Code forestier exempte de tout impôt pendant trente ans les semis et plantations effectués sur les dunes.

DYNAMITE.

La nitroglycérine, découverte en 1847 et fabriquée en 1864 par le Suédois Nobel, se prépare en versant goutte à goutte de la glycérine concentrée dans un mélange de 1 volume d'acide nitrique et 2 volumes d'acide sulfurique. La réaction faite, le mélange est jeté dans l'eau froide et la nitroglycérine se précipite sous la forme d'une huile d'aspect laiteux.

La nitroglycérine, qui renferme plus d'oxygène qu'il ne lui en faut pour brûler ses propres éléments, possède une force explosive considérable; elle est de cinq à dix fois plus avantageuse que la poudre ordinaire pour l'exploitation des roches dures et des roches fissurées; l'explosion doit être déterminée, non par inflammation, mais par une amorce fulminante placée dans la masse.

La conservation et le transport de la nitroglycérine donnent lieu à trop d'accidents, pour que l'on consente à l'employer pure; ce n'est plus que sous forme de *dynamite* qu'on y a recours.

Lorsqu'on mélange la nitroglycérine avec une substance poreuse qui l'absorbe et la retient, on a ce qu'on appelle une dynamite. La substance absorbante peut être une marne siliceuse, de la cendre de charbon, du tripoli, du sable, etc...; on obtient alors une dynamite à base inerte; si la base est combustible, comme la poudre de charbon, on a de la dynamite à base active.

La dynamite est d'une fabrication et d'un transport faciles, ne présente guère plus de dangers que la poudre ordinaire et possède une puissance bien plus considérable. L'usage doit donc en être propagé.

Loi du 8 mars 1875, relative à la poudre dynamite.

L'assemblée nationale a adopté,

Le président de la République française promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1. — Par dérogation à la loi du 13 fructidor an V, la dynamite et les explosifs à base de nitro-glycérine pourront être fabriqués dans des établissements particuliers, moyennant le payement d'un impôt.

La perception de cet impôt sera assurée au moyen de l'exercice par les employés des contributions indirectes.

Les frais de cet exercice seront supportés par le fabricant, et réglés annuellement par le ministre des finances.

Art. 2. — Le droit à percevoir ne pourra être supérieur à 2 francs par kilogramme de dynamite, quelles que soient la nature et la proportion des absorbants employés dans la composition.

Art. 3. — Aucune fabrique de dynamite ou d'explosifs à base de nitroglycérine ne pourra s'établir sans l'autorisation du gouvernement. L'autorisation spécifiera l'emplacement de l'usine et les conditions de toute nature auxquelles devront être soumises sa construction et son exploitation.

Les fabriques de dynamite seront, d'ailleurs, assujetties aux lois et règlements qui régissent les établissements dangereux et insalubres de première classe.

Tout fabricant de dynamite devra déposer entre les mains de l'Etat, avant de commencer son exploitation, un cautionnement de cinquante mille francs, qui sera productif d'intérêts à 3 pour 0/0, ou pourra être fourni en rentes sur l'Etat.

Si le même fabricant établit, dans un autre lieu, une nouvelle exploitation, il devra, pour chaque nouvel établissement, verser un nouveau cautionnement de 50,000 francs.

Art. 4. — Tous fabricants ou débitants de dynamite seront assimilés aux débitants de poudre. Les mêmes règlements leur seront applicables. Le gouvernement pourra, en outre, soumettre la conservation, la vente et le transport de la dynamite à tels règlements nouveaux qui paraîtraient nécessités par les besoins de la sûreté générale.

Art. 5. — L'importation des poudres dynamites ne pourra être effectuée qu'avec l'autorisation du gouvernement.

Elles supporteront, à leur introduction en France, un droit de 2 fr. 50, et seront soumises aux mêmes formalités que les dynamites fabriquées à l'intérieur.

Les poudres dynamites fabriquées en France et destinées à l'exportation seront déchargées de l'impôt fixé à l'art. 2.

Art. 6. — Le gouvernement autorisera, dans le cas où il le jugera convenable, la fabrication de la nitroglycérine sur le lieu d'emploi.

Les industriels qui voudront profiter de cette autorisation devront indiquer, dans leur demande, la nature et l'importance des travaux qu'ils comptent effectuer au moyen de la nitroglycérine.

Le règlement de la redevance à payer sera établi, à l'expiration de chaque trimestre, d'après les quantités de nitroglycérine employées aux travaux réellement effectués et à raison de 4 francs par kilogramme de nitroglycérine.

Art. 7. — Des autorisations pourront être accordées, après avis du conseil supérieur des arts et manufactures, pour la fabrication et l'emploi, aux travaux de mines, de composés chimiques explosibles nouveaux.

Les demandes d'autorisation devront être adressées au ministre de l'agriculture et du commerce.

L'impôt auquel ces composés seront soumis sera fixé par une loi.

Art. 8. — Tout contrevenant aux dispositions de la présente loi et aux règlements rendus pour son exécution sera passible d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 100 francs à 10,000 francs, sous la réserve des effets de l'art. 463 du Code pénal, en ce qui touche la peine de l'emprisonnement.

Tout individu qui se sera soustrait, par une fausse déclaration, aux règlements fixant les conditions du transport et de l'emmagasinage de ces produits, sera passible des mêmes peines.

Art. 9. — Dans le cas où, pour des motifs de sécurité publique, le gouvernement jugerait nécessaire d'interdire, d'une manière définitive ou temporaire, la fabrication dans une ou plusieurs usines, ou de supprimer des dépôts ou des débits de dynamite, ces interdictions et suppressions pourront être prononcées sur un avis rendu par le conseil d'Etat, après avoir entendu les parties, sans que les fabricants, dépositaires ou débitants aient le droit de demander aucune indemnité pour les dommages directs ou indirects que ces mesures pourront leur causer.

Prix de vente. — Un décret du 31 mars 1875 avait fixé, comme il suit, les prix de vente aux particuliers de la dynamite approvisionnée dans les magasins de l'Etat et vendue par l'administration des contributions indirectes :

Qualité la plus forte, désignée sous le n° 1, 7 fr. 50 le kilogramme;

Qualité intermédiaire, désignée sous le n° 2, 5 fr. 50 le kilogramme;

Qualité la moins forte, désignée sous le n° 3, 4 fr. le kilogramme.

Décret du 24 février 1876, autorisant l'établissement d'une fabrique de dynamite à Paulilles.

Art. 1. — La société générale pour la fabrication de la dynamite, dont le siège social est à Paris, rue d'Aumale, 17, est autorisée à établir à Paulilles, près Port-Vendres (Pyrénées-Orientales), une fabrique de dynamite, à laquelle sera annexée une fabrique d'acide nitrique pour la fabrication de la nitroglycérine.

Cette autorisation est accordée sous les conditions suivantes :

1° La fabrique occupera l'emplacement et aura les dispositions indiquées aux plans annexés au présent décret.

Il n'y pourra être fait de changement qu'avec l'approbation du préfet des Pyrénées-Orientales.

Si les changements affectaient d'une manière sensible l'importance ou la disposition des établissements, ils devraient être préalablement soumis à l'approbation du ministre de l'agriculture et du commerce.

2° Les ateliers seront isolés les uns des autres et isolés du voisinage au moyen de levées en terre ayant la force indiquée sur les plans du demandeur et atteignant le niveau supérieur de la toiture des ateliers.

3° les ateliers seront construits en matériaux légers. Les toitures seront aussi légères que possible et peintes en blanc, de façon à

absorber le moins possible les rayons solaires.

4° Les opérations seront fractionnées, ainsi qu'il va être dit, et s'effectueront dans des ateliers indépendants, afin de localiser et limiter les effets d'un accident, s'il venait à s'en produire, savoir :

a) Fabrication de l'acide nitrique;

b) Fabrication et purification de la nitroglycérine;

c) Fabrication de la dynamite;

d) Mise en cartouches;

e) Emballage des cartouches;

f) Emmagasinage dans les lieux de dépôt ou poudrière;

5° La fabrication de l'acide nitrique sera conduite de façon à absorber complètement les vapeurs nitreuses;

6° La fabrication de la nitroglycérine s'effectuera à une température ne dépassant pas 25° centigrades.

Des thermomètres disposés dans les appareils et placés sous la surveillance constante d'un chef d'atelier permettront de modérer à tout instant la température. En outre, des moyens de vidange seront ménagés pour que les matières en voie de réaction puissent être immédiatement noyées et rendues inoffensives si la température venait à s'élever et à faire craindre une explosion.

Les appareils de fabrication et d'épuration de la nitroglycérine seront disposés les uns au-dessous des autres, de manière à ce que les matières circulent par le seul effet de la pesanteur et sans qu'il soit nécessaire de les reprendre et transporter à la main.

La nitroglycérine terminée sera reçue dans des vases non métalliques.

7° L'absorption de la nitroglycérine s'effectuera immédiatement, au fur et à mesure de la fabrication, et la conversion en dynamite suivra sans interruption.

La mise en cartouches aura lieu dans des ateliers dont la température ne soit jamais inférieure à 12° centigrades.

Des thermomètres indicateurs seront placés dans les ateliers où se prépare la dynamite et dans ceux où elle est mise en cartouches.

8° Les appareils pour la fabrication de la nitroglycérine seront au nombre de deux, dont un de rechange. Il ne pourra être produit plus de 300 kilogrammes de nitroglycérine par opération.

La fabrication de la dynamite s'exercera sur 100 kilogrammes de matière, au maximum.

La mise en cartouches emploiera des lots de dynamite de 25 kilogrammes au maximum dans la cartoucherie mécanique, et de 50 kilogrammes au maximum dans la cartoucherie à la main.

9° Le nombre maximum d'ouvriers des deux sexes employés dans chaque atelier sera : de six, dans l'atelier pour la fabrication de la nitroglycérine; de deux, dans le local où la nitroglycérine est incorporée aux matières absorbantes; de quatre, dans celui où la dynamite est tamisée; de six, dans chacune des cartoucheries mécaniques; de douze, dans chacune des cartoucheries à la main.

Dans les autres parties de l'usine, le nombre d'ouvriers variera selon les besoins.

Chaque atelier de fabrication sera dirigé par un chef d'atelier qui aura la responsabilité des opérations.

10° Toutes les opérations seront accomplies exclusivement à la lumière du jour.

A la fin de chaque journée aucune matière explosible, fabriquée ou en cours de fabrication, ne devra exister dans aucun des ateliers susmentionnés.

Un nettoyage général aura lieu chaque soir, de manière que le lendemain la fabrication soit reprise sur de nouveaux frais, comme si aucune opération n'avait eu lieu la veille.

11° Les opérations seront suspendues pendant les forts orages, où l'on pourrait craindre que la foudre ne produisît des ébranlements susceptibles d'entraîner l'explosion des matières.

12° Les matières employées dans l'usine sont : l'acide sulfurique, l'acide nitrique, la glycérine et, en outre, des matières absorbantes de nature indéterminée, mais dont la nomenclature sera fournie à toute réquisition de l'autorité préfectorale.

13° Toute introduction de glycérine devra être préalablement déclarée aux employés chargés de la surveillance de la fabrique.

14° Les expéditions de dynamite au dehors de la fabrique ne pourront avoir lieu que de jour, et les déclarations d'enlèvement devront spécifier la proportion normale de nitroglycérine que la dynamite contient.

Art. 2. — L'autorité supérieure pourra toujours prescrire, le fabricant entendu, telles autres mesures qui paraîtraient utiles pour sauvegarder la sécurité publique ou les intérêts du trésor au point de vue de la perception de l'impôt.

L'exploitant sera d'ailleurs tenu de se conformer à toutes les prescriptions édictées par la loi du 8 mars 1875 et par le règlement du 24 août 1875, ainsi qu'aux lois et règlements qui régissent les établissements dangereux insalubres et incommodes de 1re classe.

Paris. — Typ. Pillet et Dumoulin, 5, rue des Grands-Augustins.

